This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

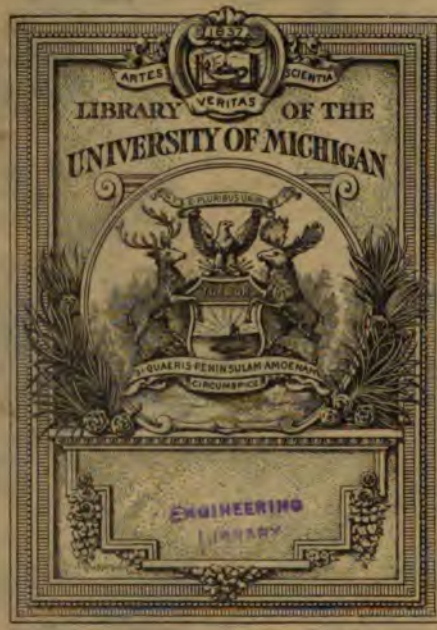
+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`



ENGINEERING
LIBRARY

LIBRARY

TA
2
.A5
no. 55
pt. 2

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

6e SÉRIE

TOME V

1885

PARIS. TYPOGRAPHIE J. LECLERC
14, RUE DELAMBRE, 14

ANNALES
DES
PONTS ET CHAUSSÉES.

MÉMOIRES ET DOCUMENTS
RELATIFS
A L'ART DES CONSTRUCTIONS
ET AU SERVICE DE L'INGÉNIEUR;
LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES
CONCERNANT
L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

6e SÉRIE

TOME V

1885

PARIS
Ve CH. DUNOD, ÉDITEUR
LIBRAIRIE DES CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES, DES MINES
ET DES TÉLÉGRAPHES
Quai des Augustins, no 49.

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 1)

[9 mai 1884.]

Travaux publics. — Dommages. — Extraction de matériaux. — Arrêté d'autorisation. — Défaut de notification. — Conseil de préfecture. — Compétence. — (Sieur Fournier contre sieur Favril). — *Lorsque l'arrêté préfectoral autorisant l'occupation n'a pas été régulièrement notifié au propriétaire ou à ses représentants, conformément aux prescriptions de l'article 2 du décret du 8 février 1868, l'entrepreneur ne peut se prévaloir de la qualité d'entrepreneur de travaux publics. — La juridiction judiciaire est seul compétente pour statuer sur le dommage* (*).

Vu la requête présentée pour le sieur Fournier... contre un arrêté du conseil de préfecture du Nord du 1er décembre 1881 qui a nommé des experts à l'effet d'évaluer le dommage causé à la propriété du requérant par les extractions de matériaux pratiquées par le sieur Favril, entrepreneur de travaux publics, nonobstant l'exception d'incompétence opposée par le requérant...

(*) Voy. Ledoux, 6 juillet 1877, *Ann.* 1878, p. 1085, et la note; — 17 novembre 1882, de Carbon-Ferrières, *Ann.* 1883, p. 815, et la note; — Comp salins du Midi, 5 août 1881, *Ann.* 1882, p. 1241.

153271

et tendant à ce qu'il plaise au Conseil : attendu que pour établir que la notification prescrite par l'article 4 du décret du 8 février 1868 avait été faite au requérant, le sieur Favril a produit en première instance un certificat signé Moreau, Victor, contre lequel le requérant déclare s'inscrire en faux ; que si cette pièce était rejetée du débat, la preuve de l'accomplissement des formalités requises manquerait, et qu'ainsi, l'occupation du terrain étant réduite à une voie de fait, le litige auquel elle a donné lieu aurait été à tort considéré comme appartenant à la juridiction administrative ; fixer le délai dans lequel le sieur Favril sera tenu de déclarer s'il entend se servir de cette pièce, et pour le cas où il ne satisferait pas à cette injonction ou déclarerait renoncer à en faire usage, ordonner que cette pièce sera rejetée du débat et annuler pour incompétence l'arrêté attaqué ; condamner, en outre, le sieur Favril aux dépens ;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Favril... tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter la requête avec dépens, par les motifs qu'indépendamment de la pièce arguée de faux et en la rejetant dès à présent du débat, il résulte d'un exploit signifié à la requête du sieur Fournier le 18 octobre qu'à la date du 5 du même mois, il avait reçu l'invitation de se trouver le 20 au rendez-vous assigné pour la constatation prévue par l'article 4 du décret du 8 février 1868 ; qu'il a été procédé à cette constatation dans les formes prévues par ledit décret ; que dès lors, le moyen d'incompétence tiré de l'inaccomplissement des formalités légales n'est pas fondé ; et statuant par voie de recours incident, attendu que c'est à tort que l'arrêté attaqué a désigné éventuellement pour procéder à la tierce expertise un tiers expert autre que l'Ingénieur en chef, tiers expert de droit, annuler cette disposition dudit arrêté ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Favril a occupé le terrain appartenant au sieur Fournier, sans que les formalités prescrites en pareil cas aient été remplies ; que, notamment, il n'est pas justifié que l'arrêté préfectoral autorisant le sieur Favril à occuper le terrain du requérant ait été préalablement à l'occupation notifié au sieur Fournier par le maire de la commune de Mairieux ; que, dans ces circonstances, le sieur Favril ne pouvait se prévaloir vis-à-vis du sieur Fournier de sa qualité d'entrepreneur de travaux publics et que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture s'est déclaré compétent pour connaître du règlement de l'indemnité afférente à cette occupation

et qu'il y a lieu d'annuler son arrêté... (Arrêté annulé. Sieur Favril condamné aux dépens.)

(N° 2)

[9 mai 1884.]

Travaux publics. — Dommages. — Chemin vicinal de grande communication. — Travaux sur la propriété riveraine, obstacle à l'écoulement des eaux. — Servitude. — Indemnité. — Question préjudicielle. — Compétence. — (Sieur Fouan.)

Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur une demande en dommages-intérêts formée par le riverain d'un chemin de grande communication et fondée sur le préjudice que lui a causé l'administration en faisant pratiquer dans une banquette établie le long de la route une saignée et en renvoyant ainsi dans sa propriété les eaux de la route.

La circonstance que le réclamant aurait été condamné par le juge de police pour avoir bouché ces saignées, n'est pas de nature à modifier la compétence.

Lorsque sur la demande d'indemnité l'administration soulève une question de servitude, y a-t-il là une question préjudicielle de la compétence de l'autorité judiciaire? Voy. la note (*).

Vu la requête... pour le sieur Fouan-Duclos... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 2 octobre 1879, par lequel le conseil de préfecture du Pas-de-Calais s'est déclaré incompétent pour statuer sur la demande en indemnité formée par ledit sieur Fouan-Duclos à raison du dommage qui lui aurait

---

(*) Le Ministre de l'Intérieur a présenté les observations suivantes : « Bien que définitive, la condamnation en vertu de laquelle ont été rétablies les ouvertures supprimées à tort par le requérant n'enlevait pas à celui-ci la faculté d'intenter à l'administration une action en indemnité fondée sur le dommage qu'elle lui aurait causé en aggravant, par les dispositions prises pour assurer l'écoulement des eaux de la voie publique, la servitude naturelle à laquelle sa propriété est assujettie aux termes de l'article 640 du Code civil. Une demande ainsi motivée tombant sous l'application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, il semble que le conseil de préfecture n'aurait pas dû se déclarer incompétent pour connaître de celle dont il avait été saisi, sauf à lui, avant de statuer au fond, à renvoyer à l'autorité judiciaire l'examen de la question préjudicielle relative à l'étendue et au mode d'exercice de la réception des eaux de la voie publique à l'égard de la propriété Fouan-Duclos, dans le cas où il n'aurait pas cru qu'il lui appartînt de trancher une semblable difficulté. »

été causé par les mesures prises par l'administration pour assurer l'écoulement sur sa propriété des eaux du chemin vicinal de grande communication n° 191 ;

Ce faisant, attendu que l'administration a fait pratiquer des saignées dans une banquette en terre élevée par le sieur Fouan-Duclos sur sa propriété à l'effet de la protéger contre l'écoulement des eaux du chemin ; que cette voie de fait de la part de l'administration lui a causé un dommage dont il lui est dû réparation ; qu'à tort le conseil de préfecture, considérant l'ouverture de ces saignées comme la conséquence d'une condamnation prononcée contre le sieur Fouan par le tribunal de simple police, s'est déclaré incompétent ; que, si en effet le juge de simple police a pu condamner le sieur Fouan à une amende, il n'a pu se

---

L'opinion du Ministre est conforme à la jurisprudence du Conseil d'État (Voy. 24 août 1858, de Flambart, *Ann.* 1859, p. 138; — 7 avril 1859, de Chaponay, *Ann.* 1859, p. 583; — 9 juillet 1861, Legrand, *Ann.* 1862, p. 38; — 14 août 1871, Cottin, *Ann.* 1873, p. 18; — 13 janvier 1882, Malpas, *Ann.* 1883, p. 29). Cette jurisprudence peut se résumer dans la formule suivante : le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur la demande d'indemnité réclamée par un riverain à raison de l'écoulement des eaux d'une voie publique sur sa propriété; mais si l'Administration excipe de la servitude légale qui grève les fonds riverains, il y a une question préjudicielle dont l'examen doit être renvoyé aux tribunaux civils. La deuxième partie de cette thèse a été attaquée par M. le commissaire du gouvernement Marguerie, dans ses observations sur le pourvoi. M. Marguerie a soutenu que dans l'espèce il n'y avait pas de question préjudicielle et que le conseil de préfecture était compétent pour examiner le moyen de défense soulevé par l'Administration. D'après lui, il s'agit, non d'une servitude de droit civil fondée sur l'article 640 du Code civil, mais d'une servitude de voirie et d'utilité générale, et que le juge de l'action devait rester juge de l'exception. Il a montré que le Conseil d'État lui-même avait récemment éprouvé quelques doutes sur le bien fondé de sa jurisprudence antérieure. Dans son arrêt du 13 janvier 1882 (Malpas, *Ann.* 1883, p. 29), le Conseil d'État, au lieu de désigner l'autorité judiciaire comme compétente pour statuer sur les droits que le riverain prétend avoir à raison des servitudes qui lui auraient été imposées, se borne à renvoyer le riverain devant l'autorité compétente. Dans le système de M. le commissaire du gouvernement, il n'y aurait lieu à question préjudicielle, et par conséquent à renvoi devant les tribunaux judiciaires que dans les deux cas suivants : 1° lorsque des voies de fait sont reprochées par le riverain aux agents de l'Administration, par exemple si ceux-ci ont pénétré indûment sur les propriétés voisines; dans l'espèce, le requérant avait déclaré ne pas se prévaloir de la voie de fait provenant des travaux des agents des Ponts et Chaussées; 2° lorsque l'Administration s'est emparée irrégulièrement d'un terrain privé pour y établir une canalisation, ou pour y déverser les eaux provenant du travail public qu'elle a exécuté. L'arrêt ci-dessus rapporté ne tranche pas la question soulevée par M. le commissaire du gouvernement, et se borne à affirmer la compétence du conseil de préfecture pour statuer sur le dommage.

(*Extrait du Rec. des Arr. du C. d'Et.*)

faire juge de la question de servitude et que sa décision ne faisait pas obstacle à ce que le propriétaire saisît le conseil de préfecture d'une demande d'indemité pour dommage résultant de travaux publics ; renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour y être procédé, après expertise, au règlement de l'indemnité, condamner l'administration aux dépens ;

Vu la loi du 28 pluviôse, an VIII ;

Considérant que le sieur Fouan-Duclos se borne à soutenir que les saignées pratiquées par l'administration dans la banquette en terre sise sur sa propriété au bord du chemin vicinal de grande communication n° 191, pour l'écoulement des eaux dudit chemin, ont eu pour effet de lui causer un dommage à raison duquel il a droit à une indemnité ; que le conseil de préfecture était, aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, compétent pour statuer sur la réclamation du sieur Fouan-Duclos relative au dommage résultant de l'exécution d'un travail public; et que la circonstance que le sieur Fouan-Duclos avait été condamné par le tribunal de simple police pour avoir bouché les saignées pratiquées par l'administration, ne pouvait le priver du droit de saisir ledit conseil de préfecture de sa demande en indemnité à raison dudit dommage... (Arrêté annulé. Sieurs Fouan-Duclos et préfet, représentant les communes intéressées au chemin vicinal de grande communication n° 191, renvoyés devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra. Dépens mis à la charge du préfet ès qualités.)

(N° 3)

[9 mai 1884.]

Voirie (Grande). — Route nationale. — Traverse d'une ville. — Banne appliquée à une façade. — Hauteur prescrite par un arrêté préfectoral. — Caractère de la contravention. — Incompétence du conseil de préfecture. — (Ministre des Travaux Publics contre dame Houdin et sieur Michallet.)

Le fait d'avoir établi, sur la façade d'une maison, au long d'une route nationale dans la traverse d'une ville, une banne reposant sur des supports placés à une hauteur inférieure à celle qui était prescrite par un arrêté préfectoral portant règlement général sur

les permissions de grande voirie, ne constitue pas une contravention dont la répression appartient au conseil de préfecture (*).

Vu le recours du Ministre des Travaux Publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 23 février 1883, par lequel le conseil de préfecture de la Seine s'est déclaré incompétent pour statuer sur les procès-verbaux de contravention dressés contre la dame Houdin et le sieur Michallet pour avoir établi, sans autorisation, et contrairement à l'arrêté préfectoral du 19 avril 1850, une banne sur la façade d'une maison située en bordure de la route nationale n° 19, dans la traverse d'Ivry ;

Ce faisant, attendu d'abord qu'en établissant une saillie sur la voie publique sans autorisation préalable et de plus en négligeant de placer le support de cette banne à la hauteur réglementaire et de lui donner la dimension prescrite, ils ont commi une infraction tout à la fois à l'arrêt du Conseil du 27 février 1765 et aux dispositions des anciens édits sur la police de la grande voirie en conformité desquels l'arrêté préfectoral du 19 avril 1850 a été rendu ; qu'ainsi ils ont commis une contravention de grande voirie dont la juridiction administrative est exclusivement compétente à connaître ; décider que c'est à tort que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent, et statuant au fond, condamner

---

(*) Le Ministre des Travaux Publics et le Conseil général des Ponts et Chaussées s'étaient prononcés en sens opposé : « L'arrêt du Conseil du 27 février 1765, disait le Ministre dans ses observations, interdit *de poser des choses saillantes le long des routes*... L'ordonnance du bureau des finances de la généralité de Paris du 17 juillet 1781 défend dans des termes semblables de poser... *choses saillantes sur et le long des routes*, sans avoir obtenu des alignements et permissions, mais aucun de ces textes ne fait exception pour les saillies mobiles, telles que les bannes, et toute anticipation sur l'alignement des routes constitue une contravention de grande voirie. Il a précisément, — et cela confirme notre interprétation, — semblé nécessaire de créer cette exception pour la ville de Paris dont les rues sont, comme on le sait, placées sous le régime de la grande voirie, et un décret du 27 octobre 1808 a classé formellement la question des bannes dans la petite voirie, et attribué au tribunal de simple police les contraventions auxquelles elle peuvent donner lieu. Mais il n'y a là qu'un règlement local applicable à la ville de Paris seulement. D'où il résulte qu'à défaut d'exception pour les autres villes, les bannes placées sur la façade des maisons situées le long des routes départementales ou nationales sont des saillies qui ne peuvent être établies qu'à la suite d'une autorisation préfectorale ; qu'il n'y a pas lieu de distinguer entre leur permanence ou leur mobilité, et que leur établissement sans autorisation constitue une contravention de grande voirie dont la répression est du ressort de la juridiction administrative. » Maintenant sa jurisprudence antérieure, le Conseil a rejeté le pourvoi (Voy. 22 décembre 1852, Pichon, *Ann.* 1853, p. 87). Sur les grandes routes,

a veuve Houdin et le sieur Michallet, solidairement, à 25 francs d'amende et aux frais, et en outre à l'enlèvement des ouvrages indûment établis ;

Vu l'arrêt du Conseil du 27 février 1765 ; la loi des 19-22 juillet 1791, titre 2, article 29 ;

Vu l'article 471 du Code pénal, §§ 5 et 15, et la loi du 29 floréal an X ;

Vu l'arrêté du préfet de la Seine du 19 avril 1850 ;

Considérant qu'il résulte du procès-verbal ci-dessus visé que le fait reproché à la dame veuve Houdin et au sieur Michallet consisterait à avoir appliqué à la devanture de la boutique de la dame veuve Houdin une banne sur des supports mobiles placés à une hauteur inférieure à celle qui était prescrite par l'arrêté préfectoral du 19 avril 1850 ; que ce fait ne constituait pas une contravention aux lois et règlements sur la grande voirie, dont la répression appartiendrait au conseil de préfecture en vertu de la loi ci-dessus visée du 29 floréal an X ; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture du département de la Seine a refusé d'en connaître... (Rejet.)

Décisions semblables, 60,871, 60,982, 61,267, Ministre des Travaux Publics contre Colinet et Poulain ; Krieg et Chouan ; Weyland et Morisot.

---

dans les traverses des villes il y a place pour l'exercice simultané de deux polices qui répondent à des intérêts différents, et qui ont été réglementées par des dispositions législatives spéciales. D'une part, la police de la conservation du domaine public est régie par les arrêts du Conseil, et les textes relatifs à la grande voirie; la répression des contraventions à ces dispositions a été confiée par la loi du 29 floréal an X aux conseils de préfecture. D'un autre côté, la police de la circulation est réglée par des arrêtés préfectoraux ou municipaux, dont la sanction se trouve dans le texte général de l'article 471, n° 15, du Code pénal, qui punit d'une amende de simple police toute contravention aux règlements légalement faits par l'autorité administrative; l'application de cette disposition appartient au juge de simple police. Or, l'arrêt du Conseil de 1765 n'a pour objet que la police de la conservation du domaine et l'expression *choses saillantes* de son texte ne vise que les saillies fixes qui seules constituent des entreprises sur le domaine public. (Cass., Ch. crim., Astié, 20 décembre 1878, Sir. 1879, 1. 188).

(N° 4)

[16 mai 1884.]

Cours d'eau non navigables. — Curage. — Usine. — Riverains. — Anciens règlements. — Modifications par arrêté préfectoral. — (Sieur Defourdrinoy et autres.)

En matière de curage les anciens règlements doivent seuls être observés en l'absence d'un nouveau règlement d'administration publique : en conséquence, sont inapplicables les simples arrêtés préfectoraux modifiant les anciens usages (*).

Vu la requête des sieurs Defourdrinoy et autres... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — deux arrêtés du conseil de préfecture de la Somme, le premier du 3 mars 1882, par lequel ledit conseil, statuant sur une demande en décharge de la taxe à laquelle les requérants avaient été imposés pour le curage d'office du cours d'eau du Saint-Landon, a décidé qu'il serait procédé à une expertise à l'effet de rechercher la mesure de l'intérêt que chacun des réclamants pouvait avoir dans ledit curage ; le second en date du 2 mars 1883 qui leur a accordé une réduction insuffisante ;

Ce faisant, attendu que par suite d'usages locaux reconnus et confirmés notamment par deux délibérations du conseil municipal de Prémond des 9 février 1845 et 5 février 1854, et par deux arrêtés préfectoraux des 16 octobre 1858 et 10 avril 1869, le propriétaire du moulin appartenant actuellement au sieur Morel à la charge de pourvoir au curage de la rivière au-dessus de son usine jusqu'à l'extrémité inférieure du marais communal, c'est-à-dire au droit des parcelles appartenant aux requérants ; que l'article 29 du règlement du syndicat de la rivière du Saint-Landon du 18 mai 1854 sur lequel le conseil de préfecture s'est appuyé n'a pu modifier des droits établis au profit des réclamants ; qu'aux termes de l'article 2 de la loi du 14 floréal an XI la contribution de chaque imposé doit toujours être proportionnelle à son degré d'intérêt aux travaux, ce qui n'a pas été fait dans l'espèce, car le propriétaire du moulin, intéressé plus que tout autre au curage de la partie du lit en question, ne figure même pas sur le rôle pour

(*) Jurisprudence constante : Voy. 22 décembre 1882, d'Herbigny, *Ann.* 1883, p. 999, et les renvois ; — sur cet arrêt et sur le suivant, voy, 2e Table (1859-74), p. 59, 63, 67 (*Arr. du C. d'Ét.*).

cette partie ; qu'en 1854 ledit meunier a reconnu cette obligation et qu'en admettant qu'il en ait été déchargé par l'arrêté préfectoral du 17 septembre 1880, c'était à lui, au moins jusqu'à cette date, que la charge du curage devait incomber ; lui accorder la décharge demandée ;

Vu la loi du 14 floréal an XI ;

Considérant qu'aux termes de l'article 1er de la loi du 14 floréal an XI il doit être pourvu au curage des canaux et cours d'eau non navigables de la manière prescrite par les anciens règlements et qu'il ne peut être pris de dispositions nouvelles, aux termes de l'article 2 de la même loi, que par un règlement d'administration publique ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'aux termes du règlement du 27 fructidor an X, antérieur à la loi du 14 floréal an XI et maintenu par elle, le curage des cours d'eau non navigables du département de la Somme était à la charge des propriétaires de moulins ou usines sur une étendue de 100 mètres au-dessus du point où se fait sentir le refoulement qu'ils occasionnent et, pour les autres parties, devait être supporté par les propriétaires riverains ; que ces dispositions n'ont été modifiées par aucun règlement d'administration publique ; que, dès lors, les sieurs Defourdrinoy et consorts ne sont pas fondés à soutenir que les frais de curage du Saint-Landon le long de leur propriété devaient être mis à la charge du propriétaire du moulin situé au-dessus de leurs fonds... (Rejet.)

(N° 5)

[16 mai 1884.]

Cours d'eau non navigables. — Curage. — Recours contentieux et excès de pouvoirs. — Recevabilité. — (Sieur Perrin des Iles.)

Est non recevable le recours pour excès de pouvoirs dirigé contre un arrêté préfectoral de curage ; les difficultés relatives aux frais de curage doivent être en effet portées devant les conseils de préfecture (*).

(*) Voy. Gobert, 25 avril 1868, *Ann.* 1868, p. 1150 ; — Mainemare, 26 novembre 1880, *Ann.* 1882, p. 431 ; — Verdellet, 31 mars 1882, *Ann.* 1883, p. 100.

Vu la requête... pour le sieur Perrin des Iles... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision du Ministre des Travaux Publics du 5 juin 1880, qui a rejeté son recours contre un arrêté du 7 janvier 1880, par lequel le préfet de la Haute-Marne, lui a enjoint d'effectuer le curage du bras dérivé de la Marne, dit le Canal des Moulins ;

Ce faisant, attendu que le requérant est propriétaire, sur ce bras de la Marne, de moulins qui datent du XVIe siècle ; que, si une ordonnance du 26 janvier 1825 a autorisé le sieur Hû, son auteur, à établir un foulon sur la même dérivation, cette ordonnance a eu en vue uniquement la réglementation des conditions d'établissement du foulon et les rapports entre le foulon et le moulin ; que les dispositions de son article 7 relatives au curage n'ont eu pour but et n'ont pu avoir pour effet que de consacrer l'état de choses existant à cette époque et non d'imposer à l'usinier de nouvelles obligations ; que l'usinier ne peut être tenu du curage que pour partie, ainsi que cela résulte d'un bail à cens de 1 696 francs mettant une portion de curage à la charge des riverains ; décharger le sieur Perrin des Iles de l'obligation du curage ; dire que les frais qu'il pourra être tenu de faire lui seront remboursés avec intérêts du jour de l'avance ; dire en tous cas qu'ils seront répartis entre tous les intéressés ou autres, obligés à un titre quelconque de participer au curage dans les proportions de droit ;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics tendant au rejet de la requête comme non recevable... ;

Vu la loi du 14 floréal an XI ;

Considérant que la réclamation du sieur Perrin des Iles tend à faire annuler l'arrêté en date du 7 janvier 1880, par lequel le préfet de la Haute-Marne lui a prescrit d'effectuer le curage de la dérivation de la Marne, dite le Canal des Moulins, et la décision du 9 juin 1880 du Ministre des Travaux Publics confirmant ledit arrêté ;

Considérant qu'il appartient au conseil de préfecture, en vertu des dispositions de l'article 4 de la loi du 14 floréal an XI, de statuer sur les contestations auxquelles peuvent donner lieu les frais de curage réclamés aux propriétaires, soit que ces derniers aient, sur l'ordre de l'administration, exécuté le curage à leurs frais et qu'ils demandent la restitution des sommes par eux avancées, soit que l'administration ait, sur leur refus d'effectuer les travaux de curage, procédé d'office à l'exécution des travaux, et qu'elle poursuive contre les propriétaires le remboursement de la dépense qu'elle soutient être à leur charge ;

Considérant que les arrêtés attaqués ne faisaient pas obstacle à ce que le sieur Perrin des Iles soutînt, s'il s'y croyait fondé, devant le conseil de préfecture, qu'il n'était pas tenu de supporter seul l'obligation du curage du canal du moulin et demandât à l'État le remboursement des sommes qu'il aurait indûment avancées; que, dès lors, la requête n'est pas recevable... (Rejet.)

(N° 6)

[16 mai 1884.]

Travaux publics. — Subventions et offres de concours. — Inexécution. — Cause déterminante. — (Héritiers Rogerie.)

La demande en résolution d'un contrat de subvention en vue de la construction d'un chemin de fer, fondée sur l'inexécution d'une des clauses de ce contrat (dans l'espèce à raison de ce que le chemin de fer n'aurait pas été terminé à l'époque fixée) doit être rejetée si cette clause n'était pas essentielle et déterminante de l'obligation(*).

Vu la requête présentée pour les héritiers du sieur Adolphe Rogerie... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 11 février 1881, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Vienne a rejeté leur demande en annulation de la souscription consentie tant par le sieur Auguste Rogerie en son nom personnel, que par le sieur Adolphe Rogerie, leur auteur commun, actuellement décédé, en faveur du département de la Haute-Vienne, et ne leur a accordé qu'une indemnité de 1 000 francs pour le dommage que leur a causé l'inexécution, dans les délais fixés, des travaux d'utilité publique en vue desquels ils avaient souscrit une subvention;

Ce faisant, attendu que, en souscrivant une somme de 10 000 francs en vue de l'établissement du chemin de fer de Saillat à Bussière-Galant les requérants avaient subordonné l'existence de leur obligation à trois conditions; que, si les deux premières,

---

(*) Voy. Dalloz, Rép., v° Obligations, n°s 1196 et suivants. — Aubry et Rau *Cours de droit civil*, t. IV, § 302, p. 70; — Demolombe, *Traités des contrats*, t. II, n°s 498 et suivants. — Voy. 9 mai 1884 (Merson), *Ann.* 1884 p. 1087.

l'approbation du projet par le conseil général et la création d'une station à Chalus, ont été exécutées, la dernière, celle que les travaux seraient achevés en 1879, n'a pas été remplie, puisque la voie n'a été livrée à la circulation que le 31 décembre 1880; que, dès lors, ils sont dégagés de toute obligation vis-à-vis du département de la Haute-Vienne, et qu'il n'appartenait pas au conseil de préfecture de substituer à la résolution du contrat demandée par l'une des parties une indemnité à payer par l'autre; par ces motifs, condamner le département de la Haute-Vienne à la restitution des 10 000 francs versés par les requérants, avec intérêts du jour du versement et dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour le département de la Haute-Vienne.... tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le pourvoi et condamner les consorts Rogerie aux dépens, par le motif que, s'il est vrai que la voie ferrée n'a pu être achevée dans les délais fixés, les requérants n'établissent pas que ce retard leur ait causé un préjudice supérieur à l'indemnité qui leur a été accordée par le conseil de préfecture;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que la souscription consentie par les sieurs Adolphe et Auguste Rogerie, au profit du département de la Haute-Vienne, était subordonnée aux conditions suivantes : l'approbation par le conseil général du projet de chemin de fer de Bussières-Galant à Saillat, l'établissement d'une station à Chalus et l'achèvement des travaux en 1879;

Considérant que la voie n'a été livrée à la circulation qu'un an après l'époque fixée et que les requérants soutiennent que l'inexécution de cette dernière condition a eu pour effet d'annuler la souscription dont s'agit;

Considérant que cette condition ne serait de nature à entraîner la résolution du contrat, en cas d'inexécution, qu'autant qu'elle aurait été la cause déterminante de l'obligation;

Considérant que l'intérêt principal des requérants, négociants en bois, était l'ouverture d'une voie ferrée et la création d'une station à proximité de leur exploitation et que la fixation d'un délai pour l'achèvement des travaux ne pouvait présenter à leurs yeux d'autre importance que de leur assurer le plus promptement possible les avantages que l'établissement du chemin de fer devait leur procurer; que, dans ces circonstances, la requête n'est pas fondée... (Rejet avec dépens.)

(N° 7)

[16 mai 1884.]

Travaux publics. — Dommages. — Usine. — Ensablement du bief. — Augmentation des frais de curage. — Dommage nouveau. — Expertise obligatoire. — (Sieur Perrin des Iles.)

Lorsque des travaux de pavage exécutés par une ville sur des voies publiques peuvent avoir pour conséquence d'aggraver la servitude naturelle d'écoulement des eaux incombant à un usinier, et d'augmenter, dans une mesure à déterminer, les frais de curage du canal d'amenée de ses moulins, la demande d'indemnité ne peut être rejetée sans qu'il ait été procédé à une expertise préalable (*).

Lorsqu'une convention a réglé les dommages résultant de la construction d'un canal, à une certaine époque, cette convention ne fait pas obstacle à l'allocation d'une nouvelle indemnité pour les dommages postérieurs.

Vu la requête... pour le sieur Perrin des Iles... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 13 août 1880, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Marne a rejeté sa demande en indemnité contre l'État et la ville de Joinville à raison de l'aggravation par leur fait du curage du Canal des Moulins ;

Ce faisant, attendu que c'est à tort que le conseil de préfecture a considéré le sieur Perrin des Iles comme ayant seul, en vertu de l'ordonnance du 26 janvier 1825, la charge du curage de la dérivation de la Marne où sont situés ses moulins ; que ladite ordonnance s'est bornée à régler les conditions de l'établissement d'un foulon et les rapports de ce foulon avec les moulins, et n'a pas dérogé à l'état de choses antérieur à cette époque ; qu'en vertu de titres anciens, l'usinier n'est tenu du curage que concurremment avec les autres intéressés ; qu'en ce qui concerne la ville, la substitution du macadam au pavé et diverses modifications au régime de la voirie ont accru la quantité d'immondices déversées dans le canal et aggravé ainsi la prétendue servitude d'écoulement des eaux à laquelle le canal serait soumis ; qu'ainsi, la ville doit être responsable de cette aggravation de servitude et de

(*) Rapp. 17 juillet 1874, ville de Blois, p. 697; — 22 décembre 1876, commune de Maisons-Laffitte, p. 934 (*Arr. du C. d'Ét.*).

l'augmentation des frais de curage qui en est la conséquence; qu'en ce qui concerne l'État, la servitude d'écoulement a été aggravée par les travaux de la route n° 60 et la construction du canal de la Haute-Marne; que la responsabilité de l'État est ainsi engagée comme celle de la ville; condamner l'État et la ville de Joinville à payer au sieur Perrin des Iles une indemnité représentant une partie des frais de curage que le sieur Perrin des Iles a été tenu d'effectuer; les condamner aux intérêts des sommes allouées, aux frais d'expertise et aux dépens;

Vu les observations en défense présentées pour la ville de Joinville... tendant au rejet de la requête avec dépens, par le motif que le Canal des Moulins, creusé de main d'homme, intercepte les eaux qui se déverseraient dans la Marne et est soumis à la servitude de recevoir lesdites eaux; que, d'ailleurs, dans l'espèce, il n'y a eu aucune aggravation de ladite servitude;

Vu les observations en défense présentées par le Ministre des Travaux Publics, tendant au rejet du pourvoi, par les motifs qu'en ce qui concerne la route n° 60, les travaux de voirie exécutés ont plutôt allégé qu'aggravé la servitude d'écoulement des eaux; qu'en ce qui concerne les travaux du canal de la Haute-Marne, le sieur Perrin des Iles s'est désisté de sa demande sur ce chef par lettre du 20 mai 1879;

Vu la loi du 16 septembre 1807;

Sans qu'il soit besoin de rechercher quelles obligations, au point de vue du curage de ses biefs, résultent, pour le requérant, de l'ordonnance qui a autorisé l'établissement d'une nouvelle usine hydraulique et fixé les conditions de cette autorisation :

Considérant que le sieur Perrin des Iles soutient que des travaux de voirie exécutés par la ville de Joinville pour l'écoulement des eaux de ses rues, et par l'État pour l'écoulement des eaux de la route nationale n° 60, ont eu pour effet, en augmentant la quantité d'immondices déversées dans le Canal des Moulins, de rendre plus onéreux le curage qu'il a été tenu d'effectuer et de lui causer ainsi un dommage à raison duquel il a droit à une indemnité;

Considérant que, même en admettant que le curage du Canal des Moulins fût à la charge exclusive du sieur Perrin des Iles, le dommage résultant de l'aggravation de cette charge par suite de l'exécution de travaux publics, pouvait être de nature, au cas où l'existence en serait démontrée, à motiver en faveur dudit sieur Perrin des Iles l'allocation d'une indemnité; qu'il suit de là que c'est à tort que le conseil de préfecture a, par l'arrêté attaqué,

rejeté la réclamation du sieur Perrin des Iles, avant qu'il ait été procédé préalablement à une expertise, conformément à l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807 ;

Considérant, d'autre part, que le sieur Perrin des Iles soutient que la construction du canal de la Haute-Marne exécutée par l'État a eu pour conséquence de produire de nouveaux ensablements dans le bief de ses usines postérieurement à la convention du 20 mai 1879, relative à la réparation du préjudice qu'il avait déjà subi de ce chef, et aux travaux de curage effectués par l'administration en exécution de ladite convention ; que la convention précitée n'est pas applicable aux dommages qui se sont produits depuis ; qu'ainsi, c'est à tort que le conseil de préfecture a opposé une fin de non-recevoir à la demande d'indemnité fondée sur les dommages dont il s'agit et que ladite demande doit être soumise à une expertise... (Le sieur Perrin des Iles, l'État et la ville de Joinville sont renvoyés devant le conseil de préfecture pour y être statué après une expertise contradictoire sur les divers objets de la réclamation dudit sieur Perrin des Iles. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions du sieur Perrin des Iles rejeté. Les dépens du présent pourvoi seront supportés moitié par l'État, moitié par la ville de Joinville.)

(N° 8)

[16 mai 1884.]

Travaux publics. — Dommages. — Inondation augmentée par la construction d'un passage sous rails. — Indemnité. — (Société belge des chemins de fer.)

Lorsque les dommages causés par le débordement d'une rivière ont été notablement augmentés à raison de la modification apportée dans le régime des eaux de cette rivière par l'établissement d'un passage sous les rails de la voie ferrée, la compagnie qui a construit ce travail est avec raison déclarée responsable de l'aggravation de préjudice (*).

Calcul de l'indemnité. — Il n'y a pas lieu en conséquence d'accorder au fermier des terres inondées une indemnité représentant la totalité de la perte de fumier et de récoltes, la compagnie n'étant

(*) Voy. 9 février 1883, compagnie du Midi, *Ann.* 1883, p. 1256.

responsable que de l'aggravation du préjudice : fixation d'une indemnité partielle.

Privation d'accès d'un chemin de culture devenu impraticable par suite des travaux. — Indemnité due au fermier.

Moins-value de fermage demandée par un propriétaire. — Rejet : le fermier ayant été indemnisé, il n'y a pas moins-value de fermage.

Perte de terre végétale : indemnité accordée.

Intérêts, intérêts des intérêts.

Procédure. — Annulation en la forme d'un arrêté qui ne vise pas les conclusions des parties.

Vu la requête... pour la société belge des chemins de fer... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 18 février 1882, par lequel le conseil de prefecture de Meurthe-et-Moselle l'a condamnée à payer aux sieurs Saincère, propriétaire, et Brice, fermier d'un domaine, sis à Champigneulles, diverses indemnités à raison de dommages éprouvés par eux par suite de débordements de la Meurthe survenu après la construction de la voie ferrée ;

Ce faisant, attendu en la forme que l'arrêté du conseil de préfecture ne vise pas les conclusions prises tant par les sieurs Saincère et Brice que par la société belge des chemins de fer ;

Au fond :

1° Que les inondations de la Meurthe avaient lieu avant la construction du chemin de fer et que ces travaux n'ont pas aggravé l'état antérieur; que, d'une part, en effet, pour les eaux venues d'aval, l'effet de l'inondation a été plutôt diminué par le remblai de la voie; que, d'autre part, si les eaux venues d'amont ont été précipitées avec plus de force dans la direction de la propriété du sieur Brice par le passage sous rails du chemin dit de la Rompure, l'intensité de ce courant ne subsiste que pendant 50 mètres; alors que ladite propriété est sise à une distance de 80 mètres ; qu'ainsi il n'y a pas de dommage provenant de la construction du chemin de fer; que, d'ailleurs, même en admettant le principe du droit à indemnité, l'indemnité allouée par le conseil de préfecture pour perte de récoltes est exagérée ; que l'indemnité allouée pour perte de semences en 1875 fait double emploi avec l'indemnité pour perte de récoltes ; que l'allongement de parcours résultant du mauvais état du chemin de la Rompure n'est pas de nature à ouvrir un droit à indemnité ; que les indemnités allouées au propriétaire font double emploi avec celles allouées au fermier ; que, d'ailleurs, il y aurait lieu de tenir compte, dans la fixation du chif-

fre des indemnités, de la plus-value apportée à la propriété par la construction de la voie ferrée; condamner les sieurs Saincère et Brice à restituer à la société les sommes qu'ils auraient touchées en exécution de l'arrêté attaqué avec les intérêts du jour du payement, les condamner en outre aux dépens de première instance et d'appel;

Vu les observations des sieurs Brice et Saincère... tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par les motifs que les eaux, qui s'étendaient autrefois sur un grand espace de terrains, sont aujourd'hui concentrées dans un passage étroit avec une forte pente et forment un véritable torrent, qui arrive sur leur propriété d'une manière plus directe et avec une vitesse beaucoup plus considérable; qu'en ce qui concerne le montant de l'indemnité pour pertes de récoltes, le conseil de préfecture a avec raison adopté les chiffres du tiers expert; que l'indemnité pour perte de semences et de fumier en 1875 s'explique par ce fait que les semences et le fumier ont été enlevés par les eaux et ont dû être remplacés; que le chemin de la Rompure est tellement détérioré par l'inondation qu'il est devenu impraticable, même lorsque les eaux se sont retirées; qu'enfin le propriétaire doit être indemnisé de la perte de capital qu'il éprouve, comme le fermier est indemnisé du préjudice qui lui est causé;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Vu le décret du 12 juillet 1865;

En la forme :

Considérant que l'arrêté du conseil de préfecture du 18 février 1882 ne contient pas les nouvelles conclusions prises par les parties après les opérations d'expertise et de tierce expertise; qu'ainsi il n'a pas été satisfait aux prescriptions de l'article 13 du décret du 12 juillet 1865; que, dès lors, ledit arrêté doit être annulé pour vice de forme;

Mais considérant que l'affaire est en état et qu'il y a lieu de statuer immédiatement;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la construction du chemin de fer de Nancy à Château-Salins a eu pour effet, en dirigeant les eaux débordées de la Meurthe vers le passage sous rails du chemin dit de la Rompure, d'augmenter la violence du courant d'inondation qui se répand sur la propriété du sieur Saincère, dont le sieur Brice est le fermier, et d'aggraver ainsi le dommage causé à ladite propriété par les inondations de la Meurthe; que, dès lors, la société belge des chemins de fer n'est pas fondée

à soutenir que les sieurs Brice et Saincère n'auraient droit à aucune indemnité;

En ce qui concerne l'indemnité allouée au sieur Brice pour perte de fumier et de récoltes:

Considérant que le conseil de préfecture a alloué au sieur Brice une indemnité représentant la totalité des pertes de récoltes et de fumier dues aux inondations des années 1873, 74, 75, 76, 77 et 1878; que le sieur Brice n'avait droit qu'à une indemnité correspondant à l'aggravation, par le fait de la société, du dommage résultant de la situation naturelle des lieux; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué au sieur Brice une indemnité représentant la totalité des pertes dont s'agit; qu'il résulte de l'instruction qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en fixant à la somme de 2 800 francs l'indemnité totale à laquelle le sieur Brice a droit pour perte de récoltes et de fumier pendant les années 1873 à 1878;

En ce qui concerne l'indemnité pour suppression d'accès:

Considérant que la construction du chemin de fer a eu pour conséquence de refouler les eaux d'inondation sur le chemin de la Rompure dans des conditions telles que ledit chemin est devenu, par suite des détériorations subies, complètement impraticable même après le retrait des eaux; que le sieur Brice s'est trouvé ainsi, par un vice de construction imputable à la société, privé de l'accès habituel des terrains qu'il cultive; que le dommage qui en est résulté pour lui était de nature à lui ouvrir un droit à indemnité; qu'il résulte de l'instruction que l'indemnité de 360 francs qui lui a été allouée de ce chef n'est pas exagérée;

En ce qui concerne l'indemnité allouée au sieur Saincère pour moins-value de fermage:

Considérant que, la société ayant été condamnée à indemniser le fermier du préjudice résultant de la perte des récoltes, pendant les années 1873 à 1878, c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné en outre ladite société à payer au propriétaire une indemnité représentant une diminution de fermage pendant lesdites années;

En ce qui concerne l'indemnité allouée au sieur Saincère pour perte de terre végétale:

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les inondations précitées ont eu pour effet de causer à la propriété du sieur Saincère des détériorations à raison desquelles il a droit à une indemnité et que l'indemnité de 660 francs qui lui a été allouée de ce chef n'est pas exagérée;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le conseil de préfecture a accordé aux sieurs Brice et Saincère les intérêts à partir des 1er juin et 9 mars 1878 ; que les sieurs Brice et Saincère ont demandé devant le Conseil d'État les intérêts des intérêts à la date du 2 février 1883 ; qu'à ce jour il était échu plus d'une année d'intérêts ; que, par suite, il y a lieu, par application de l'article 1154 du Code civil, d'allouer aux sieurs Brice et Saincère les intérêts des intérêts des sommes auxquelles ils ont droit, à partir du 2 février 1883... (Les indemnités allouées aux sieurs Brice et Saincère par le conseil de préfecture sont réduites pour le sieur Brice à 3 160 francs et pour le sieur Saincère à 660 francs. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Les sieurs Brice et Saincère restitueront, avec intérêts du jour du payement, le surplus des sommes qui leur auraient été payées en exécution de l'arrêté attaqué. Surplus des conclusions rejeté. Les intérêts dus aux sieurs Brice et Saincère et échus le 2 février 1883 seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à partir de cette date. Il sera fait masse des dépens qui seront supportés moitié par la société belge des chemins de fer et moitié par les sieurs Brice et Saincère.)

(N° 9)

[16 mai 1884.]

Voirie (Grande). — Déversement de vidanges dans le caniveau d'une route : contravention. — Procès-verbaux (Foi due aux). — (Sieur Lhomme.)

Les procès-verbaux constatant les contraventions de grande voirie ne font pas foi jusqu'à preuve contraire à l'égard des faits dont le rédacteur n'a pas été personnellement témoin. Mais rien ne s'oppose à ce qu'ils soient admis, en ce qui concerne ces mêmes faits, à titre de simples renseignements dont l'appréciation appartient au juge (*).

Vu la requête du sieur Lhomme... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 29 juin 1882, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a condamné le sieur Crosnier,

(*) Voy. 27 juin 1865, compagnie des bateaux du Rhône, *Ann.* 1866, p. 1 ; — Comp. 11 février 1881, Arlot, *Ann.* 1881, p. 720.

charretier à son service, à 50 francs d'amende, à la réparation du dommage et aux dépens pour avoir déversé des vidanges sur la chaussée de la route nationale n° 34, et l'a déclaré civilement responsable desdites condamnations ;

Ce faisant, attendu que le sieur Lamy, auteur du procès-verbal, n'a pas constaté lui-même les faits relevés dans ce procès-verbal qui, dès lors, ne pouvait servir de base à une condamnation, à moins d'être corroboré par une instruction régulière ; que cette nstruction n'a pas eu lieu ; que, dès lors, le procès-verbal ne pouvait être admis comme preuve des faits qui s'y trouvent rapportés ; annuler ledit procès-verbal et l'arrêté attaqué ;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics tendant au maintien de l'arrêté attaqué, par les motifs que le procès-verbal doit tout au moins être retenu comme renseignement à l'égard des faits qui n'ont pas été directement constatés par l'auteur de ce procès-verbal ; que, d'autre part, ces faits ont été établis par l'instruction et n'ont pas été niés par le requérant ;

Vu l'ordonnance du bureau des finances du 17 juillet 1781 ;

Vu l'ordonnance du roi du 4 août 1731 ;

Vu la loi du 29 floréal an X ;

Vu la loi du 23 mars 1842 ;

Considérant que le procès-verbal ci-dessus visé, dressé par le sieur Lamy, conducteur assermenté des Ponts et Chaussées, avait pour objet d'établir que, le 27 décembre 1881, des vidanges avaient été déversées sur la route nationale n° 34 par le sieur Crosnier, charretier au service du sieur Lhomme ; qu'il résulte de ce procès-verbal que le sieur Lamy a constaté directement l'écoulement des vidanges dans le caniveau de la route ; mais qu'il n'a pas assisté au fait du déversement et qu'il n'en a connu l'auteur que par la déclaration du sieur Gerrin, garde du bois de Vincennes ; que, si, dans ces conditions, ledit procès-verbal ne fait pas foi jusqu'à preuve contraire à l'égard du fait dont le sieur Lamy n'a pas été personnellement témoin, rien ne s'oppose à ce qu'il soit admis, en ce qui concerne ce même fait, à titre de simple renseignement dont l'appréciation appartient au Conseil d'État ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et que le sieur Lhomme ne conteste pas que le sieur Crosnier a effectivement commis la contravention qui lui est reprochée ; que, dès lors, c'est avec raison que, par application des ordonnances des 4 août 1731 et 17 juillet 1781 (art. 9), le conseil de préfecture a condamné le sieur Crosnier à l'amende et à la réparation du

dommage, et a déclaré le sieur Lhomme civilement responsable desdites condamnations... (Rejet.)

(N° 10)

[23 mai 1884.]

Cours d'eau non navigables. — Marais de la Roche. — Règlement. — Infraction dénoncée par un des membres de l'association. — Refus de poursuite. — Recours. — Compétence. — (Sieurs Benoiston et Lécuyer contre sieurs Simon.)

Les membres d'une association syndicale de marais desséchés ne ne sont pas recevables à poursuivre devant le conseil de préfecture les auteurs d'une prétendue infraction au règlement de police de l'association, à raison d'un ouvrage par eux construit, et les commissaires de ladite association. — C'est à ces derniers qu'il appartenait de faire dresser un procès-verbal et de demander la démolition de l'ouvrage devant l'autorité compétente (*).

Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour connaître d'une demande formée par des membres d'une asssociation syndicale de marais desséchés, tendant à l'allocation de dommages-intérêts et à la destruction de travaux que d'autres membres de l'association

(*) Rapp. 7 mars 1873, Ducros, p. 226 (*Arr. du C. d'Ét.*).

Cette affaire présentait un intérêt particulier, à raison de la constitution tout à fait anormale du syndicat des marais de la Roche. La propriété de ces marais a donné lieu autrefois à de fréquentes contestations entre les divers ayants droit. Des décisions de la sénéchaussée de Nantes étaient intervenues le 29 juillet 1777 et le 10 août 1785, à ce sujet, et en 1807 une nouvelle instance était encore pendante devant le tribunal de Savenay, quand les parties, pour terminer leur différends, résolurent de régler l'aménagement, et le mode de jouissance des diverses parties de ce marais qu'on résolut de défricher et de convertir en prairies. De là une transaction du 7 juillet 1807. Cette transaction forme le titre constitutif de l'association, elle a été homologuée par un décret impérial du 27 septembre 1810. S'appuyant sur l'organisation spéciale de l'association de la Roche, l'ingénieur en chef avait soutenu que le conseil de préfecture n'était pas compétent, et que l'association de l'espèce était une entreprise privée à laquelle ne pouvaient pas s'appliquer les dispositions de la loi du 16 septembre 1807 et qui échappait au contrôle de l'Administration. Mais cette opinion a été contestée par le Ministre des Travaux Publics. « La transaction du 7 juillet 1807 forme à la vérité la base du syndicat, mais les associés ont reconnu que l'intervention de l'Administration était indispensable, puisqu'ils ont fait homologuer les actes d'association successivement par l'arrêté préfectoral du 5 avril 1808, et par le décret de 1810, tous ces documents sont postérieurs et se réfèrent à la loi sur le dessèchement des marais du 16 septembre 1807. » (*Extrait du Rec. des Arr. du C. d'Et.*)

auraient fait exécuter contrairement aux règlements de l'association (*).

Vu la requête pour les sieurs Benoiston et Lécuyer... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 5 juillet 1879, par lequel le conseil de préfecture de la Loire-Inférieure a rejeté leur demande tendant à la démolition d'un pont établi par les sieurs Simon, membres de la même association syndicale, sur le canal de Pontreau, en violation des règles de police régissant les marais de la Roche;

Ce faisant, attendu que le règlement adopté par tous les associés et approuvé le 17 septembre 1850 par le préfet de la Loire-Inférieure dispose que les ponts établis sur la douve de Pontreau ne doivent porter que sur les francs-bords; qu'il est au contraire constant que les culées du pont construit par les sieurs Simon forment saillie dans le lit du canal; qu'ainsi ce fait constitue une contravention dont les commissaires des marais de la Roche auraient dû poursuivre la répression, et qui obligeait le conseil de préfecture saisi de l'affaire à prononcer la démolition dudit ouvrage, alors même qu'aucun préjudice n'aurait été causé aux requérants; que, d'ailleurs, cette disposition du pont, qui produit un étranglement, arrête l'introduction des eaux de la Loire refoulées par les marées hautes dans les marais de la Roche et retarde leur écoulement à marée basse; qu'elle cause aux requérants un dommage évident dont ils se réservent de demander la réparation, condamner les commissaires des marais de la Roche et les sieurs Simon à faire procéder à la démolition dudit pont en mettant les dépens à leur charge;

Vu les observations en défense présentées: 1° au nom des sieurs Géraudière et autres... tendant au rejet du pourvoi par les motifs: en la forme, que les sieurs Benoiston et Lécuyer n'avaient pas qualité pour saisir le conseil de préfecture et sans qu'il ait été dressé par l'autorité compétente un procès-verbal de contravention;

Au fond, que leur demande a été dirigée à tort contre les commissaires à la charge desquels on ne peut relever aucune faute, puisqu'il est reconnu que les conditions de l'autorisation qu'ils ont accordée aux sieurs Simon respectaient absolument les prescrip-

---

(*) Voy. 1er septembre 1858, Magnin, *Ann.* 1859, p. 183; — 30 avril 1867, Clerc, *Ann.* 1868, p. 780.

tions du règlement de police de 1850; qu'ainsi la responsabilité des sieurs Simon qui ne se sont pas conformés à cette autorisation est seule engagée ; que d'ailleurs, si le pont en question empiète de quelques centimètres dans le lit du canal, c'est par suite des élargissements qui ont eu lieu soit par des curages successifs, soit par l'action incessante des eaux; qu'au surplus aucun dommage n'a été causé aux requérants; rejeter par ces motifs le recours en mettant les dépens à la charge des requérants ; subsidiairement, déclarer que les commissaires des marais de la Roche sont mis hors de cause; très subsidiairement, condamner les sieurs Simon à les indemniser de toute condamnation prononcée contre eux ; 2° au nom des sieurs Julien et Louis Simon... tendant à ce qu'il plaise au Conseil : en ce qui concerne le sieur Julien Simon, déclarer le recours non recevable, attendu qu'il n'a pas été partie à l'instance devant le conseil de préfecture ; en ce qui concerne le sieur Louis Simon, rejeter le recours par les motifs qu'il n'est pas justifié par les requérants que les culées du pont dont s'agit forment saillie sur les francs-bords du canal si on se réfère à la largeur qu'il avait en 1850 ; que, d'autre part, la section d'ouverture du pont est plus que suffisante pour livrer passage aux eaux dont le régime n'a pas été modifié, rejeter le recours par ces motifs et condamner les requérants aux dépens ;

Vu la loi du 16 septembre 1807, notamment l'article 27 ;

Sur les conclusions des sieurs Benoiston et Lécuyer, dirigées tant contre les commissaires des marais de la Roche que contre les sieurs Simon, propriétaires du pont établi sur la douve du Pontreau et tendant à obtenir la démolition de cet ouvrage :

Considérant qu'il appartenait exclusivement aux commissaires des marais de la Roche d'apprécier si le pont établi par les sieurs Simon constituait une infraction au règlement de police des marais de la Roche, de faire dresser dans ce cas un procès-verbal contre les contrevenants et de poursuivre la destruction de cet ouvrage devant l'autorité compétente, mais que les sieurs Benoiston et Lécuyer n'avaient pas qualité pour saisir le conseil de préfecture d'une action tendant à la démolition dudit pont; qu'ainsi, c'est à tort que par l'arrêté attaqué le conseil de préfecture a statué sur la demande des requérants dirigée contre les commissaires ;

Considérant d'autre part, que si les sieurs Benoiston et Lécuyer estimaient que l'établissement du pont précité leur avait causé un dommage et se croyaient fondés à agir contre les sieurs Simon pour faire cesser ce préjudice, ce n'était pas non plus au conseil

de préfecture qu'il appartenait de statuer sur leur requête... (Arrêté annulé. Surplus des conclusions rejeté. Dépens et frais d'expertise à la charge des sieurs Benoiston et Lécuyer.)

(N° 11)

[23 mai 1884.]

Travaux publics. — Décompte. — Construction d'un chemin de fer d'Elbeuf à Rouen. — (Sieur Lesenne.)

Déblais. — Cahier des charges prescrivant à l'entrepreneur de se rendre compte des difficultés que pouvait présenter l'extraction. Sondages prétendus insuffisants; absence de classification des déblais; prix à forfait; pas de déblais de nature imprévue : non lieu à l'allocation d'un prix nouveau (*).

Vu la requête pour le sieur Lesenne... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 6 avril 1882, par lequel le conseil de préfecture de la Seine-Inférieure a rejeté sa réclamation relative aux travaux de terrassement exécutés sur la ligne du chemin de fer d'Elbeuf à Rouen et dont il s'était rendu adjudicataire ;

Ce faisant attendu que la nature des déblais s'est trouvée tout autre que ne l'indiquaient les sondages insuffisants qui avaient été effectués par l'administration préalablement à l'adjudication ; que les renseignements fournis par les sondages ne permettaient pas de se rendre compte de l'existence des masses de rocher compacte qui ont été rencontrés dans la plupart des tranchées ; que le sieur Lesenne a donc été induit en erreur par les recherches auxquelles avaient procédé les ingénieurs; qu'il a été également induit en erreur par les indications contenues dans les pièces du marché ; qu'en effet le § 2 de l'article 98 du devis accordait une plus-value de $1^f,75$ le mètre pour les déblais des tranchées situées en amont du souterrain à raison d'une plus grande compacité du terrain, tandis que les tranchées qui ont présenté effectivement les difficultés d'extraction les plus considérables sont celles situées en aval du souterrain, présentant beaucoup plus de développement

---

(*) Voy. 10 mai 1878, Chêne, *Ann.* 1879, p. 747; — 17 janvier 1879, Maille, *Ann.* 1880, p. 70; — Rapp. 12 août 1879, Guillotin, *Ann.* 1880, p. 1375; — 27 janvier 1882, Renaudin, *Ann.* 1883, p. 49.

que les premières et pour lesquelles les déblais mis en œuvre étaient payés seulement 1f,30 le mètre cube; qu'en outre l'avant-métré ne prévoyait pas l'existence dans les tranchées d'aval d'une quantité suffisante de déblais pierreux pour construire des remblais solides dans cette partie de la ligne, tandis qu'effectivement l'entrepreneur a été autorisé au cours des travaux à employer à cet usage la totalité des déblais; qu'ainsi la nature des déblais était différente de celle prévue par l'administration ; que ce fait est confirmé par l'autorisation, donnée également au cours des travaux au sieur Lesenne, d'employer aux ouvrages d'art les moellons calcaires trouvés dans les déblais, alors que le devis imposait la provenance de Vernon pour ces matériaux ; renvoyer le sieur Lesenne devant le conseil de préfecture pour y être procédé après expertise contradictoire à la fixation d'un prix nouveau, condamner l'État aux intérêts, aux intérêts des intérêts et aux dépens ;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics tendant au rejet de la requête du sieur Lesenne par le motif que les sondages exécutés avant l'adjudication avaient fait connaître l'existence de la roche calcaire, des poudingues et conglomérats que le requérant a rencontrés dans les terrassements; que les galeries exécutées en régie par l'administration avaient nécessité l'emploi de la mine et que ce fait ne pouvait être ignoré du sieur Lesenne; que d'ailleurs l'article 1er du bordereau des prix prévoyait des déblais nécessitant l'emploi de la mine; qu'enfin des travaux exécutés dans le voisinage, notamment la tranchée de la ligne de Serquigny, avaient dû renseigner suffisamment l'entrepreneur; que les modifications apportées au cours de l'entreprise à quelques dispositions de l'avant-métré et du devis relatives à l'emploi des matériaux trouvés dans les déblais ont été autorisées sur les instances de l'entrepreneur, et ne sauraient être interprétées comme dénotant une erreur de la part de l'administration ; que, d'ailleurs, aux termes des devis et cahier des charges de l'entreprise le sieur Lesenne, par la soumission qu'il a déposée, a accepté un marché à forfait dont il doit supporter les chances bonnes ou mauvaises;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'aux termes de l'article 98 des devis et cahier des charges de l'entreprise, le prix des déblais mis en œuvre a été fixé à forfait sans aucune classification de déblais; que, d'après le même article, l'entrepreneur devait, avant de déposer sa soumission, se rendre compte exactement des difficultés que

pouvait présenter l'extraction des déblais dans les différentes tranchées ; et qu'après l'adjudication, les prix ou plus-values ne pouvaient être modifiés sous aucun prétexte ; qu'enfin l'article 1er du bordereau des prix a stipulé que le prix de 1f,30 le mètre cube de déblais mis en œuvre serait applicable aux déblais de toute nature, terre, argile, sable, gravier, silex, calcaire, poudingues, conglomérats s'effectuant au pic ou à la mine ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que dans les matériaux déblayés par l'entrepreneur il ne s'en est trouvé aucun dont la nature n'ait été prévue et énoncée dans l'article précité du bordereau ; qu'il suit de là que le sieur Lesenne n'est pas fondé à réclamer l'augmention du prix des déblais tel qu'il a été fixé par le devis... (Rejet.)

(N° 12)

[23 mai 1884.]

Travaux publics. — Entreprise de démolition d'un bastion à Narbonne. — Marché à forfait. — Prévisions prétendues erronées. — (Sieur Marquié contre ville de Narbonne.)

Lorsqu'une entreprise de démolition a été adjugée à forfait, l'entrepreneur ne peut demander uue réduction du prix pour erreur dans les prévisions ou les calculs du devis ou la nature des matériaux à trouver dans les fouilles ; en conséquence, s'il se refuse à l'exécution du marché, la résiliation doit être prononcée contre lui.

Vu la requête du sieur Marquié... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 20 janvier 1882, par lequel le conseil de préfecture de l'Aude n'a condamné la ville de Narbonne à payer au requérant qu'une somme de 165f,62 ;

Ce faisant, attendu que le sieur Marquié s'est rendu adjudicataire, à la date du 5 août 1878, des travaux de démolition du bastion Saint-François à Narbonne ; qu'une des clauses du marché portait que l'entreprise serait adjugée aux enchères publiques et que la rémunération des travaux consisterait dans la faculté pour l'entrepreneur de s'approprier ou de faire vendre à son profit les moellons et les pierres de taille qui seraient trouvés dans les fouilles ; que la classification de ces matériaux avait été établie par l'architecte de la ville de manière à faire ressortir, au profit de l'entrepreneur qui se rendrait adjudicataire des travaux, un béné-

fice sérieux ; mais que ces prévisions ont été reconnues complétement erronées ; qu'il s'est rencontré dans les fouilles beaucoup moins de pierres de taille que ne comportait le devis ; que, dans ces conditions, le sieur Marquié avait droit à la résiliation de son entreprise ; et que le préjudice subi par lui s'étant élevé à 2 357f,40, c'est à cette somme que le conseil de préfecture de l'Aude aurait dû fixer l'indemnité qui lui est due par la ville de Narbonne ; annuler l'arrêté du conseil de préfecture, condamner la commission de Narbonne à payer au requérant la somme de 2 357f,40 avec intérêts, intérêts des intérêts et dépens ;

Vu (le mémoire en défense et le recours incident de la ville de Narbonne)...

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Sur les conclusions tant du sieur Marquié que de la ville de Narbonne, relatives à la résiliation et à la liquidation de l'entreprise :

Considérant qu'il a été expressément indiqué par l'article 6 du cahier des charges que l'évaluation des travaux faite par l'architecte de la ville n'était donnée qu'à titre de renseignements que les concurrents à l'adjudication étaient invités à vérifier avant de formuler leurs offres ; que ledit article 6 portait en outre qu'après l'adjudication l'entrepreneur ne serait pas admis à élever des réclamations au sujet des quantités ou des prix ; que le procès-verbal d'adjudication constate qu'après avoir donné aux soumissionnaires lecture du cahier des charges précité, le maire de Narbonne a déclaré que la ville n'entendait garantir en aucune manière la quantité ou la qualité des matériaux qui pourraient être trouvés dans les fouilles et qui devaient, aux termes du marché, devenir la propriété de l'entrepreneur ; que les prévisions et calculs du devis devaient être considérés comme purement hypothétiques et que, par suite, il n'y aurait lieu pour l'entrepreneur de les invoquer, ni à l'appui d'une demande en réduction du prix qu'il aurait consenti, ni à l'appui d'une demande en résiliation de l'entreprise ou en indemnité, ni pour tout autre motif ;

Considérant qu'en admettant, comme le prétend le sieur Marquié, que la classification des matériaux à extraire des fouilles ait été établie d'une manière défectueuse, les dispositions précitées de son marché rendaient ledit entrepreneur non recevable à s'en prévaloir pour se soustraire à l'accomplissement des obligations qu'il avait consenties ; qu'il suit de là qu'en refusant, pour ce motif, de continuer à verser dans la caisse municipale les sommes qu'il s'était engagé à payer à la ville, conformément à l'article 4

du cahier des charges, le sieur Marquié a encouru la résiliation de son entreprise;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport du tiers expert, qu'au moment où la ville de Narbonne a repris possession des terrains occupés par l'entreprise, plus de la moitié des matériaux existants dans les fouilles avaient été extraits par le sieur Marquié et que ce fait autorisait la ville à réclamer de l'entrepreneur, sur le montant du prix de l'adjudication, une somme de 9 310f,75; qu'à cette même époque elle n'avait reçu, soit en argent, soit en matériaux, que 7 071f,25; qu'il y a lieu en conséquence d'annuler l'arrêté du conseil de préfecture et de condamner le sieur Marquié à payer à la ville de Narbonne une somme de 2 239f,50;

Sur la demande en dommages-intérêts présentée par la ville de Narbonne :

Considérant que la ville ne justifie d'aucun préjudice qui soit de nature à motiver en sa faveur l'allocation d'une indemnité spéciale;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que de ce qui précède il résulte qu'il y a lieu de mettre à la charge du sieur Marquié la totalité des frais d'expertise... (Arrêté annulé. Le sieur Marquié payera à la ville de Narbonne une somme de 2 239f,50. Frais de l'expertise et de la tierce expertise supportés pour la totalité par le sieur Marquié. Sieur Marquié condamné aux dépens.)

(N° 13)

[23 mai 1884.]

Travaux publics. — Décompte. — Hôtel de ville de Poitiers. — (Sieur Grelault.)

Fouilles en rigoles et boisages à une profondeur imprévue (à 5m,50 au-dessous du sol naturel) : indemnité allouée.

Travaux exécutés à moins de 5m,50 au-dessous du sol naturel : rejet de la demande d'indemnité : ces travaux ne peuvent être considérés comme imprévus.

Remplissage en remblais des excédents de fouilles : allocation du prix de la série une première fois pour déblais de fouilles, avec transport au lieu de dépôt; et une seconde fois pour déblai de

dépôt et emploi de terre; travaux prévus au devis ; application du rabais.

Heures de régie : employées à réparer une avarie survenue dans le boisage : travail imprévu : allocation accordée.

Frais d'expertise à la charge de la ville qui succombe.

Intérêts, intérêts des intérêts.

Vu la décision du Conseil d'État, statuant au contentieux, du 30 juin 1882, portant qu'il sera procédé avant faire droit, tous droits et moyens réservés, par le sieur Maitrot de Varennes, Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite, en présence des parties ou elles dûment appelées, à une vérification à l'effet d'établir : 1° les quantités de travaux de fouilles imprévus, exécutés par le sieur Grelault ; 2° la classification desdits travaux d'après les profondeurs atteintes par les fouilles et les prix y applicables ; 3° les prix applicables aux boisages, travaux de remplissage des fouilles, descentes de matériaux et autres compris dans la requête du sieur Grelault ;

Vu le rapport de l'Inspecteur général qui a procédé au supplément d'instruction ordonné par le Conseil d'État... ;

Vu les observations présentées par le sieur Grelault... tendant à ce qu'il plaise au Conseil décider que les quantités d'ouvrages à porter au décompte seront établies d'après les attachements dressés par l'entrepreneur ; allouer à l'entrepreneur : 1° les suppléments de prix par lui réclamés pour les fouilles en rigoles, pour les boisages et pour le béton ; 2° les suppléments de prix proposés par l'Inspecteur général pour les démolitions de maçonneries, le remplissage des fouilles en remblais, les maçonneries et les libages ; 3° les plus-values par lui réclamées pour les mêmes travaux exécutés au-dessus des profondeurs prévues au devis et pour les parements à la tranche sur les maçonneries romaines ; décider que le rabais de l'adjudication ne sera pas appliqué aux travaux ; faire droit à ses conclusions relatives aux fouilles en pleine masse exécutées au-dessous de $5^{m},50$, aux remblais dans la rue latérale à l'aile gauche et à 318 journées de régie ; fixer, en conséquence, à la somme de $56\,965^{f},87$ le montant des plus-values applicables aux travaux relatifs à la seconde requête du 31 mars 1874, avec les intérêts, les intérêts des intérêts précédemment réclamés et les intérêts des intérêts des sommes actuellement échues ; fixer en même temps les sommes représentant l'application des prix du marché aux travaux prévus pour les fondations de l'hôtel de ville de Poitiers ; subsidiairement, dire que le dé-

compte de ces travaux sera dressé en prenant pour base les attachements tenus par l'entrepreneur ; dire dans tous les cas que la ville sera tenue de mettre à la disposition du sieur Grelault le détail estimatif authentique et les plans du projet sous peine de dommages-intérêts ; condamner la ville de Poitiers à tous les frais d'expertise et aux dépens ;

Vu les observations présentées pour la ville de Poitiers... tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu que les suppléments de prix proposés par l'Inspecteur général sont exagérés, que l'entrepreneur n'a droit à aucune plus-value pour les travaux exécutés au-dessus de $5^{m},50$, fixer, dès à présent, le montant des sommes dues au sieur Grelault pour travaux imprévus dont le prix s'élève à $37\,227^{f},16$; décider que la somme à payer à l'entrepreneur, déduction faite des sommes déjà touchées, ne dépasse pas $3\,291^{f},72$; condamner le sieur Grelault en tous les dépens, y compris ceux de la dernière expertise ; subsidiairement, ordonner qu'une fouille sera exécutée dans le voisinage de l'hôtel de ville de Poitiers pour servir à l'évaluation des travaux imprévus faisant l'objet de la présente instance ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

En ce qui concerne l'indemnité réclamée pour les fouilles en rigoles :

Considérant qu'il résulte des décisions ci-dessus visées que les travaux de fondations exécutés par le sieur Grelault ne peuvent être considérés comme imprévus que lorsqu'ils dépassent $5^{m},50$ au-dessous des différents niveaux du sol naturel ; qu'ainsi le sieur Grelault ne peut réclamer aucune plus-value à raison des fouilles creusées au-dessus de $5^{m},50$; que pour les fouilles en rigoles exécutées au-dessous de la profondeur prévue au devis, il y a lieu, conformément aux propositions de l'Inspecteur général des Ponts et Chaussées chargé de procéder à la vérification ordonnée par le Conseil d'État, d'en fixer la quantité à $3\,120^{m},610$ cubes et de les classer en zones variant de $1^{m},80$;

Considérant, en outre, que pour tenir compte dans la fixation des prix des difficultés qu'ont présentées les travaux dans chacune des zones, il y a lieu d'adopter pour la première zone imprévue le prix de $4^{f},20$ proposé par l'Inspecteur général et d'augmenter ce prix de 1 franc pour chacune des zones successives ; qu'il résulte de ces bases de calcul que la somme à allouer pour les fouilles en rigoles doit être fixée à $16\,645^{f},88$; que, par suite, la somme accordée de ce chef par le conseil de préfecture à l'entrepreneur doit être augmentée de $10\,882^{f},30$.

En ce qui concerne l'indemnité réclamée pour les boisages :

Considérant qu'en fixant à 8 000 francs l'indemnité due au sieur Grelault à raison des boisages, le conseil de préfecture n'a pas tenu un compte suffisant de la valeur de ce travail non prévu au devis qui a exigé des sujétions exceptionnelles et qui, même au-dessus de $5^m,50$ a été rendu indispensable par l'exécution des fouilles inférieures ; que, sans qu'il soit besoin d'ordonner une nouvelle vérification, il y a lieu d'adopter les propositions de l'Inspecteur général et d'augmenter ladite indemnité de 10 000 francs ;

En ce qui concerne les plus values demandées par le sieur Grelault pour les démolitions de maçonneries, les maçonneries, le béton et les fouilles en pleine masse exécutés au-dessus de $5^m,50$:

Considérant qu'il résulte des décisions ci-dessus visées que les travaux de fondations ne peuvent être considérées comme imprévus que lorsqu'ils dépassent $5^m,50$ au-dessous des différents niveaux du sol naturel ; que, par suite, lesdites demandes doivent être rejetées ;

En ce qui concerne l'indemnité réclamée pour le remplissage en remblais des excédents de fouilles :

Considérant que pour fixer le prix supplémentaire à allouer à ces remblais, le conseil de préfecture a tenu compte de la décision du Conseil d'État, du 30 janvier 1874, en vertu de laquelle le sieur Grelault a droit aux prix de la série une première fois pour le déblai des fouilles avec transport des terres au lieu de dépôt, et une seconde fois pour le déblai du dépôt avec emploi des terres en remblai ; que le sieur Grelault n'est pas fondé à demander qu'il ne soit pas fait application du rabais pour ce travail qui était prévu au devis ; qu'il n'est pas mieux fondé à demander une plus-value pour les remblais qui n'ont pas dépassé la profondeur de $5^m,50$; qu'ainsi, il n'y a pas lieu de modifier sur ce point les chiffres admis par le conseil de préfecture ;

En ce qui concerne le prix supplémentaire demandé pour le béton et le recours incident de la ville de Poitiers tendant à faire réduire à $37\,227^f,16$ les sommes dues au sieur Grelault pour travaux imprévus :

Considérant qu'il n'y a pas lieu, conformément à l'avis de l'Inspecteur général, d'élever de $1^f,20$ à $1^f,80$ le prix fixé pour le béton par le conseil de préfecture ; que, d'autre part, la ville de Poitiers ne justifie pas que les prix alloués par ledit conseil pour les divers travaux ci-dessus énumérés soient exagérés ; que, par suite,

les conclusions incidentes de la ville de Poitiers doivent être rejetées ;

En ce qui concerne la demande du sieur Grelault tendant à faire décider que le rabais de l'adjudication ne doit pas être appliqué aux prix fixés pour le béton et les maçonneries :

Considérant que le conseil de préfecture a fait droit, sur ce point, aux conclusions du sieur Grelault ;

En ce qui concerne les indemnités réclamées pour les parements à la tranche et pour les remblais dans la rue latérale à l'aile gauche :

Considérant que la première demande du sieur Grelault a été définitivement rejetée par le Conseil d'État dans sa décision du 30 janvier 1874, et qu'il n'apporte aucune justification à l'appui de sa seconde réclamation ;

En ce qui concerne les heures de régie :

Considérant que la difficulté dont s'agit ne porte que sur 318 heures de régie qui ont été employées à réparer une avarie survenue dans le boisage ; qu'il doit être tenu compte de ce travail imprévu au sieur Grelault qui est fondé à demander que ces 318 heures de régie lui soient payées à raison de 35 centimes l'heure ; qu'il a droit de ce chef à l'allocation d'une somme de 111f,30 ;

En ce qui concerne les demandes du sieur Grelault tendant à faire déclarer que le Conseil d'État statuera immédiatement sur le décompte des travaux prévus pour les fondations de l'hôtel de ville et que la ville de Poitiers sera tenue de mettre à la disposition de l'entrepreneur le détail estimatif authentique et les plans du projet sous peine de dommages-intérêts :

Considérant que le litige actuel ne porte que sur les travaux supplémentaires et imprévus des fondations de l'hôtel de ville ; que, dès lors, il n'y a pas lieu de statuer sur ces chefs de réclamation ;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant qu'à raison des indemnités déjà accordées par le conseil de préfecture, contrairement aux conclusions de la ville de Poitiers, et des nouvelles allocations qui résultent de la présente décision il y a lieu de mettre à la charge de la ville de Poitiers la totalité des frais d'expertise ;

En ce qui concerne les intérêts :

Considérant que pour l'allocation des intérêts il importe de distinguer les travaux compris dans la première requête déposée le 23 avril 1870 et ceux qui font l'objet de la seconde requête

déposée le 31 mars 1874 ; que, par suite de l'allocation au sieur Grelault des sommes ci-dessus indiquées qui s'élèvent à 20 993f,60, la somme de 34 996f,65 fixée par le conseil de préfecture pour les travaux compris dans la première requête doit être portée à 48 398f,28 avec les intérêts à partir du 15 décembre 1870, et la somme de 20 417 francs fixée par le conseil de préfecture pour les travaux compris dans la seconde requête doit être portée à 28 008f,97 avec les intérêts à partir du 31 mars 1874 ;

En ce qui concerne les intérêts des intérêts :

Considérant que le conseil de préfecture a accordé au sieur Grelault les intérêts des intérêts pour les travaux compris dans la seconde requête à partir du 16 février 1879 ;

Considérant que le sieur Grelault a demandé de nouveau les intérêts des intérêts le 10 janvier 1880 ; que si, à cette date, il lui était dû plus d'une année d'intérêts des sommes relatives à la première requête, sa demande doit être rejetée en ce qui concerne les intérêts des sommes relatives à la seconde requête ;

Considérant que le sieur Grelault a renouvelé sa demande des intérêts des intérêts le 28 avril 1881, le 6 mai 1882 et le 22 juin 1883 ; qu'à chacune de ces dates il lui était dû plus d'une année d'intérêts des sommes qui lui restent dues ; que, par suite, les intérêts échus le 28 avril, le 6 mai 1882 et le 22 juin 1883, doivent être capitalisés pour produire eux-mêmes des intérêts au profit du sieur Grelault à partir desdits jours ;

Considérant, enfin, que le sieur Grelault a présenté une nouvelle demande des intérêts des intérêts le 8 février 1884, moins d'une année après la dernière date ci-dessus rapportée ; que, par suite, cette demande doit être rejetée... (Sauf déduction des sommes déjà payées au sieur Grelault, la somme de 34 996f,65 allouée par le conseil de préfecture pour les travaux imprévus et supplémentaires compris dans la première requête est portée à 48 398f,28, et la somme de 20 417 francs allouée par le conseil de préfecture pour les travaux imprévus et supplémentaires compris dans la seconde requête est portée à 28 008f,97. — Le sieur Grelault aura droit aux intérêts de la somme de 48 398f,28 à partir du 15 décembre 1870 et aux intérêts des intérêts qui lui seront dus le 29 mai 1874, le 10 janvier 1880, le 28 avril 1881, le 6 mai 1882 et le 22 juin 1883 à partir de chacune de ces dates. Il aura droit aux intérêts de la somme de 28 008f,97 à partir du 31 mars 1874 et aux intérêts des intérêts qui lui seront dus le 16 février 1879, le 28 avril 1881, le 6 mai 1882 et le 22 juin 1883 à partir de chacune de ces dates. — Frais d'expertise et de tierce-expertise

supportés par la ville de Poitiers — Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. — Surplus des conclusions du sieur Grelault et recours incident de la ville de Poitiers rejetés. Frais de la vérification ordonnée par le Conseil d'État, liquidés à 1 400 francs, et dépens supportés par la ville de Poitiers.)

(N° 14)

[23 mai 1884.]

Voirie (Grande). — Contraventions. — Routes nationales. — Excavation le long de la voie. — Réparation du dommage. — Exécution des travaux. — (Ministre des Travaux Publics contre sieur Guérin.)

Le conseil de préfecture, saisi d'une contravention de grande voirie commise par un particulier qui a pratiqué des excavations le long d'une route nationale, peut condamner le contrevenant à la réparation du préjudice causé et ordonner une expertise à l'effet de l'apprécier.

Mais il ne peut prescrire à l'administration l'exécution des travaux proposés par les experts pour la conservation du sol de la route (*).

Vu le recours sommaire formé par le Ministre des Travaux Publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 15 février 1883, par lequel le conseil de préfecture de la Drôme, en condamnant le sieur Guérin à l'amende et à des dommages-intérêts à raison de l'ouverture d'une carrière menaçant la solidité de la route nationale n° 92, a prescrit l'exécution des travaux destinés à garantir ladite route contre tout danger d'éboulement ;

Ce faisant, attendu qu'il appartenait au conseil de préfecture de condamner le contrevenant, soit au rétablissement des lieux dans l'état primitif, soit au payement de dommages-intérêts représentant la réparation du préjudice causé, mais qu'il a excédé ses pouvoirs en homologuant les travaux de consolidation proposés par les experts qu'il avait nommés et en prescrivant l'exécution desdits travaux aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées réformer par ces motifs l'arrêté attaqué ;

(*) Voy. compagnie du Midi, 11 novembre 1881. *Ann.* 1882, p. 1359.

Vu les observations présentées au nom du sieur Guérin... tendant à ce que l'exécution des travaux nécessaires pour consolider le sol de la route lui soit confiée ;

Vu les arrêts du Conseil du roi des 14 mars 1731 et 5 avril 1772 ;

Vu les lois des 19-22 juillet 1791 et la loi du 29 floréal an X ;

Considérant que, s'il appartenait au conseil de préfecture, juge de la contravention commise par le sieur Guérin, de condamner le contrevenant envers l'État à la réparation du dommage qu'il avait causé à la route nationale n° 92, et d'ordonner une expertise à l'effet d'en apprécier l'importance, il n'a pu, sans sortir des limites de ses attributions, prescrire à l'administration des Ponts et Chaussées l'exécution de travaux déterminés.. (Arrêté annulé dans celles de ses dispositions par lesquelles il a prescrit à l'Administration des Ponts et Chaussées l'exécution des travaux proposés par les experts pour la conservation du sol de la route.)

(N° 15)

[25 mai 1884.]

Voirie (Grande). — Rivières. — Contravention. — Abatage d'arbres et dépôt de bois le long d'un fleuve. — Vérification préalable. — Prescription. — (Sieurs Clavé et Verdier.)

L'abatage d'arbres plantés sur un terrain compris dans le lit d'une rivière comme étant recouvert par les plus hautes eaux de cette rivière coulant à pleins bords et avant tout débordement, constitue une contravention de grande voirie (Clavé. 1re esp.).

Il en est de même d'un dépôt de bois sur ce même terrain (Verdier, 2e esp.).

Mais le contrevenant soutenant que les arbres croissaient sur des alluvions dont la formation était définitive, et qu'ils faisaient partie de sa propriété (1re esp.), que le bois avait été déposé en dehors du lit du fleuve (2e esp.), et l'état de l'instruction ne permettant pas de statuer, il y a lieu de faire procéder par l'Inspecteur général des Ponts et Chaussées à une vérification complémentaire (1re et 2e esp.).

Prescription. — La prescription établie par l'article 640 du Code d'instruction criminelle ne doit pas être appliquée au profit du contrevenant lorsqu'il s'est écoulé plus d'une année entre l'acte d'appel et l'arrêt du Conseil d'État statuant sur cet appel (Clavé, 1re esp.) (*).

(*) M. le commissaire du gouvernement Le Vavasseur de Précourt a présenté sur cette question les observations suivantes :

« La requête du sieur Clavé contre l'arrêté du conseil de préfecture du

[1re ESPÈCE. — Sieur Clavé.]

Vu le recours présenté par le sieur Clavé... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 19 juin 1878, par lequel

---

19 juin 1878 le condamnant à 100 francs d'amende pour avoir abattu des arbres dans le lit de la Midouze, a été enregistré au Conseil d'État le 8 novembre 1878 : l'affaire a été ajournée sur la demande du requérant, qui poursuivait devant l'autorité judiciaire la solution de la question de propriété du terrain litigieux. Le Conseil d'État peut-il statuer encore sur l'affaire? Aux termes de l'article 640 (Instr. criminelle), l'action publique et l'action civile pour une contravention sont prescrites après une année révolue, à partir du jour où elle a été commise, si, dans cet intervalle, il n'est pas intervenu de condamnation; s'il y a eu un jugement définitif de première instance de nature à être attaqué par la voie de l'appel, l'action publique et l'action civile se prescrivent après une année révolue à compter de la notification de l'appel interjeté.

« Le deuxième paragraphe de l'article 640 est interprété par le Conseil d'État comme s'appliquant exclusivement au cas d'un arrêté du conseil de préfecture renvoyant le prévenu des fins de la contravention, et d'un appel formé par le Ministre contre cet arrêté : le Conseil d'État doit statuer sur cet appel dans le délai d'un an, sinon il y a prescription, et il ne pourrait être prononcé aucune amende : la seule condamnation qui pourrait intervenir après ce délai serait celle du prévenu à la restitution du domaine public usurpé, à raison du principe de l'imprescriptibilité du domaine public : cette condamnation spéciale pourrait intervenir, même après une amnistie.

« L'autorité judiciaire interprète tout autrement l'article 640 : elle considère que le second paragraphe ne vise que le cas d'un jugement de condamnation attaqué par le contrevenant condamné. En effet, en matière de contravention de police, il n'y a pas d'appel de la part du ministère public, qui n'a que la voie du pourvoi en cassation : le mot d'appel, dans l'article 640 du Code d'instruction criminelle ne peut donc viser une action du ministère public. Quel est donc le sens du mot : action publique dans cet article? Cette expression vise-t-elle la citation que le ministère public doit toujours donner au prévenu, qui a interjeté appel, pour lui assigner le jour de l'audience où cet appel sera porté? Le mot nous paraît avoir un sens beaucoup plus général : l'action publique et l'action civile, dont il est question, c'est le droit pour le tribunal d'appel de statuer soit sur la condamnation à l'amende, soit sur la réparation civile, en un mot, de prononcer sur la contravention; un an après la notification de l'appel, ce droit de statuer n'existe plus, la condamnation, prononcée en première instance, est prescrite et elle disparaît. Cette interprétation nous paraît très nettement résulter d'un arrêt de la Cour de cassation du 28 juin 1845 (veuve Lalanne, Dalloz, 1845, t. I, p. 312).

« Si cette théorie était appliquée par la juridiction administrative, le Conseil d'État devrait, dans l'affaire actuelle, déclarer qu'il y a prescription, plus d'un an s'étant écoulé depuis l'introduction du pourvoi. Mais nous ne présentons pas cette conclusion, qui serait contraire, en fait, à la jurisprudence. Le Code d'instruction criminelle n'est, pas plus que le Code civil ou le Code de procédure civile, applicable, dans toutes ses dispositions, aux tribunaux administratifs : il appartient à ces tribunaux de déterminer, dans les articles de

le conseil de préfecture des Landes, statuant sur un procès-verbal de contravention de grande voirie dressé contre lui, l'a condamné à 100 francs d'amende pour avoir abattu sans autorisation des arbres plantés par l'administration dans le lit de la rivière la Midouze;

Ce faisant, attendu que l'arrêté attaqué est irrégulier en la forme, puisqu'il ne contient pas l'exposé des moyens de défense présentés par le requérant, conformément à l'article 13 de la loi du 18 juillet 1865; qu'il a d'ailleurs méconnu l'autorité de la chose jugée en statuant au fond, puisque par un arrêté en date du 2 mars précédent, le conseil de préfecture avait sursis à statuer en fixant au sieur Clavé un délai de deux mois pour faire résoudre l'exception de propriété qu'il avait soulevée, par l'autorité judiciaire, et que cet arrêté n'ayant jamais été notifié au sieur Clavé, ce délai de deux mois n'avait pas commencé à courir; au fond : que les arbres en question ont été plantés par les auteurs du sieur Clavé, sur une alluvion formée par la rivière et sont sa propriété ainsi que le terrain sur lequel ils se trouvent; qu'ainsi il n'a commis en les abattant aucune contravention de grande voirie; annuler par ces motifs l'arrêté;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... tendant

---

ces Codes, les dispositions qui sont substantielles et de les appliquer. La disposition substantielle de l'article 640 du Code d'instruction criminelle, c'est le délai de la prescription annale. Cette prescription, le Conseil d'État l'applique suivant les règles spéciales de la juridiction administrative : il l'applique au conseil de préfecture qui ne peut pas prononcer de condamnation un an après le jour de la contravention, il l'applique à sa propre juridiction en se refusant à statuer sur un appel du Ministre, plus d'un an après sa notification : il ne l'applique pas au cas où il s'agit d'un appel du contrevenant, condamné en première instance, et il y a, sur ce point, entre les deux juridictions judiciaire et administrative, une différence de procédure qui explique cette application différente de l'article 640. L'appel est suspensif devant l'autorité judiciaire; il ne l'est pas devant le Conseil d'État : lorsque l'affaire de contravention se présente devant le Conseil d'État, la condamnation est souvent déjà exécutée : elle ne l'est jamais devant l'autorité judiciaire lorsqu'il est statué sur l'appel; on comprend donc qu'il puisse y avoir application de la prescription là où tout est encore en état, et que cette application ne soit pas faite là où il y a déjà exécution de la condamnation.

« En résumé, la prescription de l'article 640 peut être invoquée par la partie non condamnée par le conseil de préfecture, lorsqu'il s'est écoulé plus d'un an depuis la notification du recours du Ministre, mais elle ne doit pas être appliquée au profit du contrevenant, condamné en première instance, même lorsqu'il s'est écoulé plus d'un an entre l'acte d'appel et le jour où le Conseil d'État statue sur l'affaire. »

(*Extrait du Rec. des Arr. du Cons. d'État.*)

au maintien de la décision attaquée par les motifs, en la forme ; que l'arrêté du conseil de préfecture du 2 mars 1878 a été notifié, au requérant ainsi qu'il résulte d'un récépissé signé de lui et joint au dossier; que, par suite, le 19 juin suivant le conseil de préfecture a pu sans se mettre en contradiction avec son précédent arrêté statuer sur le fond de l'affaire, puisque le délai de deux mois imparti par cet arrêté au sieur Clavé, pour faire juger par l'autorité judiciaire la question de propriété soulevée par lui était expiré ; au fond : que les arbres abattus ont été plantés par l'administration sur les atterrissements de la rivière de la Midouze, situés dans le lit du fleuve ainsi qu'il résulte de l'arrêté de délimitation du préfet, en date du 5 février 1878; qu'ainsi le sieur Clavé en les coupant a porté atteinte à un ouvrage établi par l'administration dans l'intérêt de la navigation et contrevenu ainsi aux dispositions de l'article 11 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777 ;

Vu l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777, article 11 ;

Vu la loi du 29 floréal an X;

Considérant que le sieur Clavé soutient que les terrains sur lesquels il a coupé les arbres dont l'abatage a fait l'objet du procès-verbal ci-dessus visé, bien que compris dans le lit de la Midouze par un arrêté préfectoral de délimitation en date du 5 février 1878, constituent en réalité des alluvions dont la formation est définitive et qui font partie de sa propriété;

Considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de décider immédiatement si les terrains litigieux étaient, à la date des faits reprochés au sieur Clavé, susceptibles d'être recouverts par les plus hautes eaux de la Midouze coulant à pleins bords et avant tout débordement, et qu'il y a lieu d'ordonner à cet effet une vérification contradictoire... (Il sera procédé, avant faire droit, par l'Inspecteur général des Ponts et Chaussées de la circonscription, en présence du sieur Clavé ou de son représentant dûment appelé, à une vérification ayant pour but de reconnaître si les terrains susdits étaient à la date des faits reprochés au sieur Clavé susceptibles d'être recouverts par les eaux de la Midouze coulant à pleins bords et avant tout débordement.)

[2e ESPÈCE. — Sieur Verdier.]

Vu le recours présenté par le sieur Verdier... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 16 avril 1880, par lequel le conseil de préfecture des Hautes-Alpes statuant sur un procès-verbal de contravention dressé contre lui, l'a condamné à

25 francs d'amende pour avoir opéré des dépôts de bois dans le lit du Grand-Buëch, rivière flottable;

Ce faisant, attendu que le sieur Verdier s'est borné à pratiquer des coupes de bois sur un terrain qui lui appartenait et qui constituait une alluvion formée depuis longtemps par le fleuve; qu'il s'est conformé à un arrêté préfectoral de 1834 fixant la limite de la rivière au droit de sa propriété; que cet arrêté n'a pu être modifié par des arrêtés préfectoraux subséquents de 1856 et de 1868 invoqués par les Ingénieurs, mais qui n'ont pas été notifiés au sieur Verdier et qui n'ont pu lui enlever la propriété d'alluvions qui lui étaient acquises; que, d'ailleurs, ces plantations ne sauraient être assimilées à un ouvrage construit dans l'intérêt de la navigation et que, par suite, leur dégradation ne tombe pas sous le coup de l'article 11 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777; décharger par ces motifs le sieur Verdier de l'amende prononcée contre lui;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Publics... tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que les dépôts de bois effectués par le sieur Verdier ont été faits sur des terrains qui font partie du lit de la rivière, ainsi qu'il résulte d'un arrêté préfectoral de 1868 qui a fixé la largeur de ladite rivière à 50 mètres; que les dépôts de bois opérés par ce dernier empiètent sur ces limites; qu'ainsi il s'est rendu coupable d'une contravention de grande voirie et ne saurait soutenir qu'il n'a pas eu connaissance de l'arrêté préfectoral de 1868, puisqu'il figure parmi les opposants dans l'enquête dont il a été précédé;

Vu l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777, article 11;

Vu la loi du 29 floréal an X;

Considérant que les terrains sur lesquels le sieur Verdier a opéré les dépôts de bois incriminés ne sauraient être considérés comme faisant partie du lit de la rivière le Grand-Buëch que si lesdits terrains étaient, à la date des faits reprochés au sieur Verdier, susceptibles d'être recouverts par les plus hautes eaux de la rivière, coulant à pleins bords et avant tout débordement;

Considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de statuer immédiatement sur ce point... (Même dispositif que dans la 1re espèce.)

(N° 16)

[24 mai 1884.]

Conflits. — Application de la règle d'après laquelle le conflit peut être élevé tant qu'il n'a été rendu sur le fond de la contestation ni arrêt définitif, ni jugement acquiescé. — (Sieur Sauze contre chemin de fer de Lyon.)

Lorsque, par un premier arrêt suivi d'un conflit qui a été annulé pour vice de forme, une Cour d'appel s'est bornée à déclarer la compétence de l'autorité judiciaire, et lorsque, par un second arrêt, la même Cour, en affirmant de rechef cette compétence, a renvoyé la cause et les parties, pour être statué au fond, devant le tribunal composé de magistrats autres que ceux qui avaient concouru au premier jugement, le préfet peut après un nouveau déclinatoire, élever le conflit devant ce tribunal (*).

Travaux publics. — Compétence. — Dommage aux usines. — Prises d'eau autorisées pour le service d'une gare de chemins de fer. — Limites de l'autorisation dépassées. — Compétence judiciaire.

C'est à l'autorité judiciaire, et non au conseil de préfecture, qu'il appartient de statuer sur la demande d'indemnité formée par des usiniers contre une compagnie de chemins de fer à raison du préjudice qu'ils prétendent leur être causé par celle-ci au moyen du détournement des eaux effectué en dehors des conditions de temps et de quantité fixées par l'arrêté préfectoral qui a autorisé la compagnie à prendre les eaux (**).

(*) Voy. le conflit du 10 février 1883, Sauze, p. 172, et les arrêts de 1853 et 1869 cités en note; — 31 juillet 1875, conflit Renaux, p. 758 (*Voir Rec. des Arr. du C. d'Ét.*); — 27 mai 1876, conflit de Chargère, *Ann.* 1878, p. 541. — Voy. Cependant l'opinion contraire de M. Reverchon, Dictionnaire de Block, v° Conflit, n°s 67 et 167.

(**) M. le commissaire du gouvernement, avait conclu dans le même sens. Suivant lui, prendre de l'eau au delà des quantités et en dehors des conditions spécifiées par l'arrêté préfectoral, c'est la prendre sans autorisation. C'est comme si un entrepreneur autorisé à extraire des pierres dans un périmètre déterminé se permettait d'en prendre en dehors de ce périmètre (17 novembre 1882, de Carbon-Ferrières, *Ann.* 1883, p. 815 et les renvois en note; — Rapp., 20 février 1880, Hallaure, *Ann.* 1881, p. 127; — Sur la compétence générale des conseils de préfecture en matière de prises d'eau autorisées, voy. les arrêts cités sous le conflit Sauze du 10 février 1883, et aussi le conflit Cottin, 13 mars 1875, p. 264 (*Rec. des Arr. du C. d'Et.*).

On a soutenu que l'arrêté d'autorisation formait un tout indivisible rentrant

Mais si les usiniers soutiennent que la compagnie n'a pas le droit d'employer l'eau soit à l'arrosage des squares de la gare, soit au nettoyage des urinoirs, et si elle réclame l'établissement d'une échelle de proportion sur les parois des réservoirs, n'est-ce pas à l'autorité administrative qu'il appartient de connaître de ces divers chefs de demande? — Cette question ayant été tranchée dans le sens de l'affirmative par le tribunal civil et par la Cour d'appel, le Tribunal des conflits n'en a pas été saisi.

Vu l'arrêté, en date du 2 février 1884, par lequel le préfet du Puy-de-Dôme a élevé le conflit d'attribution dans l'instance pendante devant le tribunal civil de Riom entre les sieurs Jean Sauze, Antoine Rouchon, Étienne Déat, Jean Faure, Pierre Barry, Alphonse du Corail, ce dernier, propriétaire et les autres meuniers à Riom, d'une part, et la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, d'autre part;

Vu l'arrêté, en date du 31 décembre 1855, par lequel le préfet du Puy-de-Dôme autorise la compagnie du chemin de fer d'Orléans, à laquelle a été susbtituée plus tard la compagnie précitée... (Voy. la suite de ce visa et les autres visas déjà insérés dans le conflit du 10 février 1883, p. 173, 174, 175, et reproduits dans la présente décision. Ces visas ont pour objet de relater la procédure antérieure au premier conflit. Dans celui qui contient l'analyse de l'arrêt du 14 août 1882, il faut lire sous le 1° *autre que* au lieu de *ainsi que*);

Vu le mémoire en déclinatoire, en date du 22 juillet 1882, par lequel le préfet requiert le renvoi à l'autorité administrative de la contestation survenue entre la compagnie et les sieurs Sauze et autres, l'action en dommages-intérêts étant relative à une prise d'eau pratiquée pour le service de la gare et l'exploitation du chemin de fer, travail d'intérêt général;

Vu la décision, en date du 10 février 1883, par laquelle le

---

dans le contentieux administratif. Mais cette théorie n'a pas prévalu. En effet les deux premiers chefs (mode d'usage de l'eau et installation d'une échelle de proportion) ne sont plus en question sous le rapport de la compétence : le tribunal civil et la Cour d'appel les ont déclarés administratifs. Quant au troisième point (prises d'eau effectuées en dehors de l'autorisation), il est net et indépendant. Les termes de l'arrêté paraissent formels sur la quantité et les époques du détournement d'eau autorisé. On a donc pensé qu'il y avait lieu dans l'espèce de scinder la compétence, comme cela s'est fait déjà dans plusieurs autres litiges (Voy. 16 juillet 1881, Anna-Mary, *Ann.* 1882, p. 1227.)

Tribunal des conflits annule l'arrêté de conflit pris par le préfet du Puy-de-Dôme le 23 novembre 1882, par le motif qu'après l'arrêt de la Cour de Riom du 14 août, à lui communiqué, dans le délai prescrit, le préfet ne pouvait plus proposer de déclinatoire devant la même Cour, et que l'arrêté de conflit a été pris en dehors des délais fixés par l'article 8 de l'ordonnance du 1er juin 1828;

Vu l'arrêt, en date du 25 août 1883, par lequel la Cour de Riom, après avoir affirmé à nouveau la compétence de l'autorité judiciaire dans les limites fixées par son précédent arrêt du 14 août 1882, dit n'y avoir lieu à surseoir par application de l'article 48 de la loi du 16 septembre 1807; en conséquence, infirme le jugement du 2 mai 1882 par lequel le tribunal de première instance de Riom a déclaré Sauze et consorts tenus de justifier préalablement à toute discussion de l'existence légale de leurs établissements; rapporte comme non avenu l'arrêt de défaut frappé d'opposition qui avait confirmé ce jugement; dit de plus qu'il n'échet à évocation du fond du litige et, pour y être statué, renvoie les parties et matière devant le même tribunal de Riom composé des magistrats autres que ceux ayant concouru au jugement réformé;

Vu le mémoire en déclinatoire présenté par le préfet le 15 décembre 1883 et revendiquant pour l'autorité administrative la contestation pendante entre la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée et les sieurs Sauze et consorts;

Vu les conclusions des parties;

Vu les réquisitions du procureur de la République;

Vu le jugement, en date du 26 janvier 1884, par lequel le tribunal de Riom rejette le déclinatoire comme non recevable, par le motif que le droit pour le préfet d'élever le conflit aurait été irrévocablement éteint par la déchéance encourue et prononcée par le Tribunal des conflits; et ordonne qu'il sera passé outre aux débats de la cause pendante dans les limites de la compétence fixées par les arrêts de la Cour de Riom des 14 août 1882 et 25 août 1883;

Vu l'arrêté ci-dessus visé, en date du 2 février 1884, par lequel le préfet élève le conflit après avoir affirmé son droit tant qu'aucun jugement définitif n'est intervenu sur le fond du litige;

Vu... (Conclusions du procureur de la République requérant qu'il plaise au tribunal lui donner acte de la communication de l'arrêt et ordonner qu'il sera sursis à toute procédure judiciaire; jugement de sursis; pièces constatant l'accomplissement des formalités);

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux

Publics et tendant à ce qu'il soit décidé que l'arrêté de conflit a été régulièrement pris et à ce qu'il soit confirmé au fond;

Vu les observations dans le même sens présentées pour la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée;

Vu l'article 13, titre 11, de la loi des 16-24 août 1790 et la loi du 16 fructidor an III;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4;

Vu la loi du 16 septembre 1807;

Vu l'ordonnance du 1er juin 1828, celle du 12 mars 1831 et le règlement d'administration publique du 26 octobre 1849;

Vu la loi du 24 mai 1872;

Sur la recevabilité du conflit :

Considérant que le conflit d'attribution peut être valablement élevé tant qu'il n'a été rendu, sur le fond de la contestation, ni arrêt définitif, ni jugement acquiescé;

Considérant que, par son arrêt du 14 août 1882, la Cour d'appel de Riom s'est bornée à déclarer l'autorité judiciaire compétente; et que, par son arrêt du 25 août 1883, elle a envoyé les parties devant le tribunal de Riom pour être prononcé sur le fond; — qu'en cet état, un nouveau conflit a pu être élevé par le préfet du Puy-de-Dôme, après un nouveau déclinatoire présenté, en exécution de l'ordonnance du 1er juin 1828, devant ledit tribunal;

Au fond :

Considérant que, si, aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, il appartient au conseil de préfecture de statuer sur les indemnités qui peuvent être dues pour torts et dommages résultant de travaux publics, il est prétendu par les sieurs Sauze et autres que le préjudice par eux souffert aurait pour cause des actes contraires aux prescriptions formelles de l'arrêté du 31 décembre 1855 qui a autorisé la compagnie à établir une prise d'eau et en a réglé le fonctionnement; que les demandeurs soutiennent, notamment, que la compagnie prend l'eau en excédant la quantité qu'elle a été autorisée à détourner et que l'arrêté précité a strictement limitée à cinquante mètres cubes par vingt-quatre heures; que, en outre, et contrairement aussi aux prescriptions formelles de cet arrêté, elle ouvre sa prise d'eau le mercredi et le samedi pendant la saison des irrigations;

Considérant que le tribunal de Riom n'a retenu la cause pendante devant lui, pour y être statué au fond, que en tant qu'elle porte sur le préjudice que la compagnie causerait aux demandeurs en détournant les eaux en dehors des conditions de temps et de quantité fixées par l'arrêté d'autorisation; que, dans ces

circonstances, le préfet n'était pas fondé à revendiquer pour l'autorité administrative la connaissance du litige... (Arrêté du 2 février 1884 annulé.)

(N° 17)

[30 mai 1884.]

Communes. — Rues et places. — Maire. — Retard dans la délivrance d'un alignement. — Demande en dommages-intérêts. — Rejet. — (Sieur Valette.)

Décidé que le retard dans la délivrance d'un alignement demandé par le requérant n'était pas, dans les circonstances dans lesquelles il s'est produit, de nature à entraîner un dommage dont la ville puisse être rendue responsable, que l'absence de toute diligence de la part du réquérant pour obtenir de l'autorité judiciaire le règlement de l'indemnité d'expropriation à laquelle il avait droit n'était imputable qu'à lui-même et qu'enfin le requérant ayant renoncé à l'expropriatiou sous certaines conditions déclarées exécutées par jugement ayant acquis l'autorité de la chose jugée, le refus de dommages-intérêts réclamés par le riverain avait pu être prononcé sans expertise préalable (*).

Vu la requête... pour le sieur Valette..., propriétaire d'un immeuble situé à Cette, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 22 juin 1881, par lequel le conseil de préfecture de l'Hérault a rejeté sa demande en payement de 100 000 francs de dommages-intérêts formée contre la ville de Cette à raison du retard apporté par l'administration municipale dans la délivrance de l'alignement partiel qui lui était nécessaire pour élever des constructions sur son terrain sis à l'angle du quai du Nord et du quai du Pont-Neuf;

Ce faisant, attendu que la partie de sa propriété sur laquelle il voulait bâtir se trouvait soumise sous le nom de place des Trois-Sous à la servitude d'alignement d'après le plan général d'alignement de la ville de Cette approuvé par décret du 17 janvier 1849; que, sur sa demande d'alignement à fin de bâtir formée le 16 mai 1860, l'administration, après avoir hésité entre l'exécution ou l'abandon du plan de 1849, ne lui a délivré qu'à la date du 7 avril 1863

(*) Rapp. 11 juillet 1879, Alçay, *Ann.* 1880, p. 1332.

un arrêté partiel d'alignement par suite duquel la place des Trois-Sous se trouvait incorporée à la voie publique, et le requérant mis en demeure de faire valoir ses droits à une indemnité devant le jury d'expropriation ; que l'administration soutenait à tort qu'ayant déjà obtenu en l'an V la cession amiable du terrain dont s'agit, elle ne devait en payer le prix que d'après la valeur de l'an V ; que la décision préfectorale du 10 juillet 1862 contenant cette prétention a été annulée, pour excès de pouvoirs, par arrêt du Conseil d'Etat du 12 février 1864 ; que, depuis lors, le requérant n'a pu obtenir la délivrance d'un acte exonérant son immeuble de la servitude d'alignement qui le grevait ; que, devant le tribunal de Montpellier saisi par lui d'une demande à fin de fixation d'une indemnité par le jury d'expropriation, la ville de Cette a de nouveau manifesté l'intention de renoncer à l'exécution du plan de 1849, et que le tribunal a accordé à ladite ville, par jugement du 5 mai 1877, un délai de six mois pour faire procéder à la modification du plan général d'alignement ; que c'est enfin seulement à la date du 2 novembre 1877 que le requérant a reçu notification de cette modification et recouvré le droit d'élever des constructions sur son terrain ; que ces retards ont causé au requérant un préjudice dont il lui est dû réparation ; adjuger au requérant ses conclusions de première instance, et, subsidiairement, ordonner une expertise à l'effet d'évaluer le préjudice causé ;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Cette... tendant au rejet de la requête avec dépens, par les motifs que, si, de 1860 à 1863, des retards ont été apportés dans la délivrance d'un alignement partiel, ces retards ne sont pas imputables à la municipalité qui n'a fait que se conformer aux instructions émanées de l'autorité supérieure et motivées par l'intérêt de la grande voirie ; que, si, à partir de 1863, le sieur Valette n'a fait aucune diligence pour faire régler l'indemnité à laquelle il avait droit par suite de de l'arrêté municipal du 7 avril 1863, et s'il n'a saisi le tribunal de Montpellier à cet effet qu'en 1877, ce retard n'est imputable qu'à lui-même ; que, la situation étant encore entière en 1877, l'administration municipale n'a fait qu'user de son droit en renonçant à l'exécution du plan général d'alignement de 1849 et en rapportant l'arrêté de 1863 après modification du plan général par l'arrêté préfectoral du 27 octobre 1877 ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807 ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'à la date du 7 avril 1863, il a été délivré au sieur Valette par le maire de la ville de Cette un arrêté d'alignement conforme au plan général d'aligne-

ment de ladite ville, approuvé par décret du 17 janvier 1849, portant incorporation au domaine public communal d'une parcelle de terrain lui appartenant et déclarant qu'il serait pourvu au règlement de l'indemnité due au sieur Valette dans les formes prévues par la loi du 3 mai 1841 que, s'il n'a été statué qu'à la date précitée sur la demande d'alignement formée en 1860 par le sieur Valette, il résulte de l'instruction que ce retard, dans les circonstances où il s'est produit, n'était pas de nature à entraîner un dommage dont la ville de Cette puisse être rendue responsable ;

Considérant que, si, depuis lors jusqu'en 1877, le sieur Valette n'a fait aucune diligence pour obtenir devant l'autorité judiciaire, conformément à la loi du 3 mai 1841, le règlement effectif de l'indemnité à laquelle il avait droit, il ne peut imputer ce retard qu'à lui-même ;

Considérant que par son jugement du 5 mai 1877, le tribunal de Montpellier a constaté le consentement du sieur Valette à ce qu'il ne fût donné aucune suite à l'expropriation de son immeuble à la condition que sa propriété serait dégrevée des servitudes de voirie par la modification du plan général d'alignement et a imparti un délai de six mois à la ville de Cette pour rapporter un acte de l'autorité compétente modifiant le plan d'alignement ; que, dans les conditions et délais ainsi prévus, il a été délivré au sieur Valette un alignement conforme à sa demande primitive ; qu'ainsi, le sieur Valette, qui n'a pas attaqué le jugement précité, n'est pas fondé à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture a rejeté sans expertise préalable sa demande en dommages-intérêts... (Rejet avec dépens.)

(N° 18)

[30 mai 1884.]

Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Syndicat de la Durance. — Commission de classement. — Revision. — Recours pour excès de pouvoirs. — Recevabilité. — Voie parallèle. — (Consorts de Florans.)

Les propriétaires compris dans le périmètre d'un syndicat ne sont pas recevables à demander directement au Conseil d'État, pour excès de pouvoirs, l'annulation d'une délibération de la commission syndicale qui appelée, par un décret du président de la République, à reviser le classement de leurs propriétés a refusé de

procéder à cette revision. — Ils peuvent porter leur réclamation devant le conseil de préfecture.

Vu la requête présentée par les consorts de Florans... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision du 9 février 1882, par laquelle la commission spéciale nommée, en exécution du décret du 5 mai 1876, à l'effet de procéder à la revision du classement des propriétés comprises dans le sixième syndicat de la Durance aurait refusé de statuer sur ladite revision ;

Ce faisant, attendu qu'en refusant de statuer sur un objet rentrant dans ses attributions légales, la commission spéciale a commis un déni de juridiction qui fait obstacle à ce que la revision du classement ordonnée par le décret du 5 mai 1876, puisse sortir effet ; qu'elle a excédé ses pouvoirs ; attendu, au fond, que l'imposition de 55 p. 100 des dépenses qui frappe la première zone, composée uniquement des propriétés des requérants, n'a été fixée qu'en vue de conquêtes à opérer sur la Durance qui ne se sont pas réalisées ; qu'ainsi, il y a lieu de modifier le coefficient de valeur de leurs propriétés ; ordonner que le classement et la répartition des dépenses auront lieu conformément aux bases fixées par le décret du 5 mai 1876 ;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... tendant au rejet de la requête comme non recevable, par le motif que c'est devant le conseil de préfecture qu'il appartient aux requérants de discuter par la voie contentieuse la décision attaquée ;

Vu les lois des 16 septembre 1807 et 21 juin 1865 ;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 25 mai 1872 ;

Considérant que, si les héritiers de Florans se croient fondés à critiquer la décision du 9 février 1882, par laquelle la commission spéciale appelée, en vertu du décret du 5 mai 1876, à statuer sur la révision du classement des propriétés comprises dans le syndicat de la Durance a maintenu les bases préexistantes de classement, c'est devant le conseil de préfecture qu'aux termes de l'article 26 de la loi du 21 juin 1865, il leur appartient de porter leur réclamation, mais qu'ils ne sont pas recevables à déférer directement au Conseil d'État la décision précitée de la commission spéciale, par application des lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872... (Rejet.)

(N° 19)

[30 mai 1884.]

Cours d'eau non navigables. — Pouvoirs de police du préfet. — Arrêté. — Secrétaire général, — Délégation. — Excès de pouvoirs. — (Sieur Paignon.)

Le pouvoir de police conféré aux préfets par la loi des 12-20 août 1790 et 26 septembre 6 octobre 1791, s'étend sur un canal creusé de main d'homme et formant une propriété privée, lorsque ce canal est dérivé d'un cours d'eau (*).

Le préfet a pu, sans excès de pouvoirs, ordonner la destruction de barrages sur ce canal, afin de prévenir les inondations qui menaçaient les prairies voisines. — Rejet du grief tiré de ce que le préfet aurait agi dans un intérêt privé (**).

Secrétaire général. — Délégations. — Un secrétaire général a pu, sans excès de pouvoirs, en cas de vacance de la préfecture, prendre un arrêté relatif à la police d'un cours d'eau. — Il est constaté que dans l'espèce ce secrétaire général exerçait régulièrement les fonctions de préfet (***).

Vu la requête... au nom du sieur Paignon... tendant à ce qu'il plaise au Conseil, annuler pour excès de pouvoirs — un arrêté du

(*) Rapp. 25 décembre 1858, Cornet d'Yseux, *Ann.* 1859, p. 308; — 16 mai 1861, Daleau, p. 175 (*Arr. du C. d'Et.*). — Dans cet arrêt, à la différence de l'espèce ci-dessus rapportée, s'agissant de cours d'eau *prenant leur source dans le fonds même du propriétaire*, le Conseil d'Etat avait décidé que le pouvoir de police du préfet ne pouvait s'appliquer.

(**) Voy. 18 février 1876, Anselme, *Ann.* 1877, p. 1567; — 16 juillet 1880, dame Balay, *Ann.* 1881, p. 1509. — Voy. aussi Table générale (des *Arr. du C. d'Et.*) (1859-1874), t. II, p. 31 et 40. — Voy. aussi les arrêts suivants dans lesquels l'excès de pouvoirs a été admis : 1er mars 1860, Bonnard, *Ann.* 1860, p. 541 et la note; — 4 août 1866, Bruderlein, *Ann.* 1868, p. 195.

(***) Rapp. 28 avril 1882, ville de Cannes, p. 389 (*Arr. du C. d'Et.*) et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Chante-Grellet. Dans l'espèce M. Cleiftie, préfet de la Charente, avait été nommé le 27 mai 1882 préfet des Côtes-du-Nord; — par le même décret il avait été remplacé en qualité de préfet de la Charente par M. de Cheylard, qui, n'ayant pas accepté ces fonctions, fut nommé par décret du 13 juin 1882 préfet de Constantine, en même temps que M. Rivaud était appelé à la préfecture de la Charente. C'est le 5 juin 1882, c'est-à-dire pendant la vacance de cette dernière préfecture, que M. Matignon, secrétaire général, avait pris l'arrêté attaqué. Or, il résulte de l'instruction que la dernière délégation verbale donnée par M. Cleiftie au secrétaire général de la préfecture était du 17 mai 1882, c'est-à-dire antérieure à son changement, et que M. Matignon avait signé à ce titre jusqu'au 17 suivant, date de l'installation de M. Rivaud. Dans ces circonstances, le Conseil d'État

5 juin 1882, par lequel le secrétaire général de la préfecture de la Charente lui a enjoint de procéder à l'enlèvement de trois barrages établis par lui sur la rivière la Tardoire ;

Ce faisant, attendu, en la forme, que le secrétaire général n'avait pas qualité pour prendre un semblable arrêté ; que le préfet du département, appelé dans le courant du mois d'avril précédent à la préfecture des Côtes-du-Nord, n'avait pas encore, à cette époque, reçu le successeur ; qu'ainsi, d'après les dispositions de l'article 2 de l'ordonnance du 29 mars 1821, c'était au premier conseiller de préfecture, en l'absence de toute délégation faite au secrétaire général, qu'il appartenait de prendre l'administration du département ; au fond, que le cours d'eau sur lequel le sieur Paignon a établi deux de ses barrages n'est pas soumis au droit de police de l'autorité préfectorale, qu'il a été creusé de main d'homme dans le but d'alimenter une usine métallurgique, et qu'il est la propriété privée du sieur Paignon ; qu'en outre, l'arrêté attaqué est également entaché d'excès de pouvoirs comme ayant été pris dans l'intérêt privé de certains riverains et non dans un but de police générale, annuler par ces motifs l'arrêté attaqué ;

Vu les observations du Ministre de l'Agriculture... tendant au rejet du recours par les motifs, en la forme, que le secrétaire général a agi en vertu d'une délégation lui conférant l'administration du département ; au fond, que le canal sur lequel deux des barrages du sieur Paignon ont été établis constitue un bras de la rivière non navigable la Tardoire et est à ce titre soumis au droit de police de l'administration ; qu'en outre, l'arrêté attaqué n'a pas été pris dans un intérêt privé, mais afin d'éviter la submersion des prairies situées en amont et menacées par la surélévation des eaux ;

Vu la loi des 7-14 octobre 1790 et celle du 24 mai 1872 ;

Vu les lois des 12-20 août 1790 et 28 septembre, 6 octobre 1791 ;

Vu l'ordonnance du 29 mars 1821 ;

Sur le grief tiré de ce que l'arrêté attaqué aurait été pris sans que le secrétaire général eût qualité à cet effet :

Considérant que le secrétaire général du département de la

---

nous semble avoir appliqué avec raison l'article 2 de l'ordonnance du 29 mars 1821, qui dispose qu'en cas de vacance de la préfecture, le premier conseiller de préfecture prend de droit l'administration du département, mais que toutefois, si en cas de vacance l'Administration a été déléguée, celui à qui elle aura été déléguée continuera d'exercer jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné par le Ministre de l'Intérieur (*Extrait du Rec. des Arr. du C. d'Ét.*).

Charente a exercé régulièrement les fonctions de préfet dudit département pendant le temps qu'a duré la vacance de la préfecture ; que, dès lors, le requérant n'est pas fondé à prétendre qu'il n'appartenait pas au secrétaire général de prendre l'arrêté dont s'agit ;

Sur le grief tiré de ce que le bras de la Tardoire sur lequel ont été établis deux des barrages du sieur Paignon serait la propriété privée du requérant et à ce titre ne serait pas soumise aux pouvoirs de police du préfet :

Considérant que si le sieur Paignon prétend que le bras de la Tardoire sur lequel il a établi deux de ses barrages a été creusé de main d'homme pour le fonctionnement d'une usine métallurgique aujourd'hui détruite, il n'apporte aucune preuve à l'appui des faits qu'il allègue, lesquels d'ailleurs ne seraient pas de nature à faire obstacle aux droits appartenant à l'administration préfectorale en vertu des lois des 12-20 août 1790, 26 septembre-6 octobre 1791 afin d'assurer le libre écoulement des eaux ;

Sur le grief tiré de ce qué l'arrêté attaqué aurait été pris non dans un but de police mais dans un intérêt privé :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'arrêté attaqué, en ordonnant la destruction des barrages établis par le requérant dans le lit de la Tardoire a eu pour but de prévenir les inondations qui menaçaient les propriétés voisines ; qu'ainsi, il a été pris dans un but d'utilité générale et dans la limite des pouvoirs qui sont attribués à l'administration par les lois précitées... (Rejet.)

(N° 20)

[30 mai 1884.]

Cours d'eau. — Voirie grande. — Dommages aux usines. — Existence légale. — Consistance. — Détournement d'eau pour la navigation et l'approvisionnement de la ville de Paris. — Perte de force motrice. — Indemnité. — Calcul. — Intérêts. — (Ville de Paris contre époux Lequesne.)

Existence légale. — Pièces incendiées. — Décidé que l'existence légale d'un moulin avant 1566 est suffisamment établie par les renseignements conservés sur le contenu de diverses pièces détruites en 1871 lors de l'incendie de l'Hôtel de ville où elles avaient été déposées (*).

(*) Rapp. 3 août 1877, ville de Paris, *Ann.* 1878, p. 1211.

Consistance. — Lorsque l'administration n'allègue aucun fait qui établisse que la consistance du moulin ait, depuis son existence, été augmentée au détriment du domaine public, y a lieu de considérer sa consistance actuelle comme fondée en titre (*).

Dommages-intérêts. — L'État est tenu d'indemniser l'usinier dont le moulin est fondé en titre à raison du détournement d'un volume d'eau pour le service de la navigation (**).

La ville de Paris est tenue d'indemniser le même usinier à raison du détournement d'un volume d'eau pour son alimentation.

L'État n'est pas tenu d'indemniser le même usinier à raison des prises d'eau pratiquées pur la compagnie du chemin de fer de l'Est, les communes et les particuliers. — L'autorisation de prendre l'eau ne leur a été donnée que sous la réserve des droits des tiers.

La ville de Paris n'est pas tenue d'indemniser le même usinier à raison du détournement des eaux de la Dhuys acquises par elle à titre onéreux et dont elle dispose comme propriétaire. — L'indemnité ne serait due qu'au cas où l'autorité judiciaire aurait reconnu le droit de cet usinier sur cette rivière (***).

Perte de force motrice. — L'usinier auquel une indemnité est accordée pour diminution de force motrice n'est pas fondé à demander qu'il lui soit tenu compte, dans l'appréciation de l'indemnité, du meilleur rendement qu'il aurait pu obtenir ultérieurement par la transformation du moteur (****). *— L'indemnité doit être appréciée d'après la force motrice actuelle.*

Appréciations des indemnités dues en tenant compte de la diminution des débits de la rivière, et des jours de chômage qui en sont la conséquence.

Indemnité définitive. — Lorsque le régime des prises d'eau dans une rivière a été définitivement réglé, l'indemnité à laquelle a droit l'usinier doit consister en un capital à raison du dommage qui, pour l'avenir, résulte de la diminution de la force motrice.

(*) Voy. 20 mai 1881, Chalot et les conclusions de M. le commissaire de gouvernement Gomel, *Ann.* 1882, p. 1089.

(**) Voy. note précédente.

(***) Voy. en sens contraire 9 février 1865, ville de Nevers, *Ann.* 1865, p. 403 et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement L'Hôpital; 10 mars 1864, commune de Salmagne, *Ann.* 1864, p. 364; — 1er septembre 1860, Merlé), *Ann.* 1860, p. 922.

(****) Voy. 28 juillet 1866, Ulrich, *Ann.* 1868, p. 157 et la note et les observations de M. le commissaire du gouvernement Aucoc, 9 mai 1867, Hummel, *Ann.* 1868, p. 786.

Fixation de ce capital au chiffre du dommage annuel capitalisé à 5 p. 100.

Remplissage des biefs après les chômages annuels de navigation : indemnité due en capital et calculée sur le nombre de jour de chômage.

Fonctionnement intermittent de l'usine municipale de Saint-Maur pendant les basses eaux. — Indemnité admise puis contestée par la ville. Maintien de l'indemnité.

Vu : 1° la requête présentée pour la ville de Paris... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 27 mars 1878, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a condamné ladite ville à payer aux époux Lequesne la somme de 25 362f,21 à raison du préjudice causé par la diminution de force motrice résultant pour le moulin des Corbeaux des prises d'eau effectuées dans la rivière de Marne, et à supporter les deux tiers des dépens et frais d'expertises ;

Ce faisant, en ce qui concerne le préjudice causé par les prises d'eau faites en vue du service public de l'alimentation de la population de Paris, attendu que c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué une indemnité de ce chef, alors que les époux Lequesne ne justifient pas que leur usine soit fondée en titre ; et subsidiairement que c'est à tort que le conseil de préfecture n'a pas tenu compte de ce qu'une partie des eaux empruntées à la rivière de Marne fait retour à cette rivière, a admis que la privation partielle de force motrice entraînait pendant certaines périodes le chômage complet d'une paire de meules ; a alloué une indemnité à raison du détournement des eaux de la Dhuys, eaux provenant de sources acquises par la ville à titre onéreux et dont elle a la pleine disposition ; et, en ce qui concerne le dommage résultant de l'écoulement intermittent des eaux de la Marne par suite du fonctionnement, en basses eaux, de l'usine municipale de Saint-Maur, attendu que c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué de ce chef une indemnité pour l'avenir, ce mode de fonctionnement ayant totalement cessé depuis 1874 ; par ces motifs, d'une part, dire qu'il n'est dû aucune indemnité à raison de l'eau puisée dans la Marne pour l'alimentation de Paris, et subsidiairement réduire l'indemnité allouée dans telle proportion qu'il appartiendra ; et, d'autre part, déduire de l'indemnité allouée en raison du mode de fonctionnement de l'usine municipale, la partie afférente aux dommages à venir et condamner les époux Lequesne en tous les dépens y compris les frais d'expertises ;

Vu le mémoire en défense présentée au nom des époux Lequesne... tendant au rejet du pourvoi avec toutes les conséquences de droit et à l'allocation des intérêts de droit, par les motifs que l'existence légale de l'usine antérieurement à l'année 1566 était établie par des titres originaux déposés au conseil de préfecture de la Seine, et que, si ces titres ont été détruits dans l'incendie de l'Hôtel de ville en 1871, il en existe une analyse non suspecte et suffisamment probante ; que c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé d'admettre une réduction du volume des eaux empruntées à la Marne, en raison du retour à la vallée d'une partie de ces eaux, alors que l'importance du volume ainsi restitué n'était pas établie ; que c'est avec raison qu'il a tenu compte du dommage résultant de l'arrêt complet d'une paire de meules à certaines époques ; que la ville n'est pas recevable à invoquer pour la première fois en appel son droit de propriété sur les sources de la Dhuys, et subsidiairement que les époux Lequesne ont acquis des droits sur les eaux de ces sources, par leur titre et par prescription ; qu'enfin, rien n'a été changé en 1874 ni depuis cette époque au mode de fonctionnement de l'usine municipale ;

Vu 2° le recours du Ministre des Travaux Publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — l'arrêté susvisé, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a condamné l'État à payer aux époux Lequesne la somme de 12868f,54 pour privation de force motrice résultant pour le moulin des Corbeaux des prises d'eau effectuées dans la rivière de la Marne, et à supporter le tiers des dépens et frais d'expertises ;

Ce faisant, attendu que les époux Lequesne ne justifient pas de l'existence de leur usine avant 1566 ; subsidiairement qu'ils n'établissent, par aucun document, que la consistance légale de ladite usine antérieurement à 1566 ait compté une force motrice supérieure à celle qui subsiste, nonobstant les prises d'eau ; plus subsidiairement, que dans tous les cas le calcul de l'indemnité devait être revisé, le conseil de préfecture ayant, à tort, refusé de tenir compte du retour à la rivière d'une partie des eaux empruntées, et admis que la réduction de force motrice entraînait pendant un certain nombre de jours le chômage complet d'une paire de meules ; par ces motifs, annuler l'arrêté attaqué, décharger l'État de toute condamnation, et, subsidiairement, reviser les bases du calcul de l'indemnité allouée ;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... dans lesquelles il maintient les conclusions posées dans son recours

susvisé en ce qui concerne l'existence légale de l'usine, et subsidiairement, émet l'avis que l'arrêté du conseil de préfecture doit être réformé, par cette considération que les dommages dont la réparation est poursuivie n'étant susceptibles de se reproduire chaque année que d'une façon essentiellement variable, il n'est pas admissible que l'indemnité allouée pour certaines années déterminées soit capitalisée pour l'avenir, et qu'on ne peut exiger autre chose que la réparation de ces dommages, au fur et à mesure qu'ils viennent à se produire ;...

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807 ;

Considérant que les deux pourvois susvisés tendent à l'annulation d'un même arrêté du conseil de préfecture de la Seine ; qu'il y a lieu, par suite, de les joindre pour y statuer par une seule décision ;

Sur l'existence légale et la consistance de l'usine :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'à l'appui de leur demande en indemnité les époux Lequesne avaient déposé au greffe du conseil de préfecture de la Seine diverses pièces établissant l'existence du moulin des Corbeaux antérieurement à l'édit de Moulins de février 1566, notamment un bail à cens du 14 août 1497, un plan joint au dossier d'un procès jugé le 16 octobre 1501 et sur lequel figurait ce moulin, enfin un acte du 5 mars 1579 portant cession d'une rente établie sur ledit moulin ; que si ces pièces ont péri lors de l'incendie de l'Hôtel de ville en 1871, l'existence légale de l'usine est néanmoins suffisamment établie par les renseignements sur le contenu desdites pièces joints au dossier ;

Considérant qu'il n'est allégué aucun fait d'où l'on puisse inférer que, postérieurement à 1566, les ouvrages régulateurs du moulin aient été modifiés en vue d'obtenir un accroissement de force motrice aux dépens du domaine public ; qu'il suit de là que c'est avec raison que le conseil de préfecture a admis que l'usine, avec une consistance de deux paires de meules, était fondée en titre ;

Sur le volume des eaux dont le détournement doit donner lieu au payement par l'État ou par la ville de Paris d'une indemnité au profit des époux Lequesne :

Considérant qu'il résulte de l'expertise que le volume des eaux enlevées à la rivière de Marne par l'État pour le service de la navigation s'élève à 33 902 mètres cubes par jour comprenant, d'une part, les eaux empruntées pour l'alimentation du canal de Saint-Maurice, et d'autre part, la portion des eaux puisées à

Condé-sur-Marne pour l'alimentation du canal de l'Oise à l'Aisne qui n'est pas restituée par ce canal et par la rivière de l'Aisne à la rivière de la Marne en amont du moulin des Corbeaux ; qu'aucune indemnité ne peut d'ailleurs être mise à la charge de l'État en raison des effets des prises d'eau pratiquées par la compagnie du chemin de fer de l'Est, par des communes et des particuliers à ce simplement autorisés par l'administration sous la réserve des droits des tiers ;

Considérant qu'il n'est pas contesté que le volume des prises d'eau faites par la ville de Paris à Trilbardou, Isles-les-Meldeuses et à Saint-Maur s'élève à 119 750 mètres cubes par jour ; que la ville de Paris ne pourrait être condamnée à payer une indemnité en raison du détournement des eaux des sources de la Dhuys, acquises par elle à titre onéreux et dont elle a comme propriétaire la libre disposition, que si l'autorité judiciaire avait préalablement reconnu l'existence de droits sur les eaux appartenant aux époux Lequesne ; que la ville de Paris ayant invoqué son droit de propriété dans des conclusions posées le 24 février 1870 devant le conseil de préfecture, c'est à tort que ledit conseil a compris les eaux de la Dhuys parmi celles dont le détournement doit donner lieu à indemnité ; qu'il suit de là que le volume des eaux détournées devant servir de base au calcul des indemnités s'élève à 153 652 mètres cubes par jour ;

Sur la perte de force motrice résultant pour le moulin des Corbeaux de la réduction apportée au débit de la Marne :

Considérant qu'il résulte de l'expertise que les emprunts faits à la Marne ne portent préjudice à l'usine des époux Lequesne que quand le débit de la rivière est inférieur à 35 mètres cubes par seconde ; que ce fait se produit pendant quarante jours par an en moyenne ; que, pendant ce temps, la réduction du débit du bras des Corbeaux, qui est la conséquence de l'emprunt total de 153 152 mètres cubes par jour fait à la rivière, entraîne pour le moulin une perte de force motrice brute d'environ un cheval-vapeur, correspondant d'après la disposition du moteur à une force utile de 45 centièmes de cheval-vapeur ;

Considérant que l'indemnité à laquelle on droit les époux Lequesne devant être réglée d'après le préjudice causé par la privation des avantages qu'ils tiraient de la force motrice à laquelle ils avaient droit, lesdits époux Lequesne ne sont pas fondés à demander qu'il soit tenu compte, en vue de l'évaluation de ladite indemnité, du meilleur rendement qui aurait pu être obtenu par une transformation du moteur ;

Considérant qu'il n'y a d'ailleurs pas lieu d'admettre que la réduction de force motrice entraîne, à certaines époques, le chômage complet d'une paire de meules, alors que d'une part la force motrice dont est privée l'usine ne représente qu'une faible fraction de la force totale, et que, d'autre part, cette force a pu être remplacée au moyen d'un moteur à vapeur ;

Sur les indemnités dues de ce chef :

Considérant que le régime des prises d'eau faites tant pour la navigation que pour l'alimentation de Paris étant définitivement réglé, c'est avec raison que le conseil de préfecture a alloué une indemnité en capital à raison du dommage qui résulte pour l'avenir de la diminution de la force motrice du moulin des Corbeaux ; qu'il résulte de l'expertise qu'il sera fait une juste appréciation des faits en évaluant à 5f,80 par jour la valeur du cheval-vapeur de force utile ; qu'il suit de là qu'il y a lieu d'accorder aux époux Lequesne une indemnité évaluée à 104 francs par an à raison d'une perte quotidienne de 2f,60 pendant quarante jours ; qu'il doit par suite leur être alloué en capitalisant cette annuité pour l'avenir une somme de 2 080 francs et pour le passé, pour quatorze années, de 1865 à 1878, écoulées depuis le commencement du dommage jusqu'à l'époque où l'indemnité précédente a commencé à porter intérêts à leur profit, une somme de 1 456 francs, soit en tout 3 536 francs, à mettre à la charge de l'État et de la ville dans la proportion du volume des prises d'eau pratiquées par chaque service, soit 780 francs pour l'État et 2 756 pour la ville ;

Sur le dommage résultant du remplissage des biefs après les chômages annuels de la navigation :

Considérant qu'il résulte de l'expertise que ce remplissage a pour conséquence une suspension de travail équivalant au chômage complet de l'usine pendant onze jours au moment où la rivière est à l'étiage ; qu'à cette époque, le moulin pourrait disposer d'une force motrice brute de 8 chevaux-vapeur et demi et d'une force utile de 3 chevaux-vapeur 82 ;

Considérant que l'État n'ayant pas contesté le principe de l'allocation d'une indemnité de ce chef au cas où l'usine serait considérée comme fondée en titre, il résulte de ce qui précède que cette indemnité doit être calculée à raison d'une perte de 22 francs par jour pendant onze jours chaque année, soit pour l'avenir en capitalisant 4 840 francs, et pour quatorze années dans le passé ainsi qu'il a été dit ci-dessus, 3 388 francs, en tout 8 228 francs ;

Sur le dommage résultant du fonctionnement intermittent de l'usine municipale de Saint-Maur pendant les basses eaux :

Considérant que dans des conclusions posées devant le conseil de préfecture le 14 avril 1877 au nom de la ville de Paris, le préfet de la Seine a consenti à l'allocation de ce chef d'une indemnité s'élevant à 4 290 francs ; que, dès lors, la ville n'est pas recevable à demander la réduction de cette indemnité au-dessous de ce chiffre, et qu'il résulte de l'instruction qu'il n'y a pas lieu d'allouer un chiffre plus élevé en raison notamment des modifications apportées au fonctionnement de l'usine ;

Sur les intérêts :

Considérant qu'il y a lieu d'allouer les intérêts des sommes dues à dater du 22 janvier 1879, jour de la demande... (Sommes que l'État et la ville de Paris sont condamnés à payer aux époux Lequesne réduites, savoir : pour l'État, à 9 008 francs, et pour la ville, à 7 046 francs. Les sommes dues aux époux Lequesne porteront intérêts à dater du 22 janvier 1879. Masse des dépens qui seront supportés pour moitié par les époux Lequesne, pour un quart par l'État et pour un quart par la ville de Paris. Frais d'expertise supportés pour moitié par l'État et pour moitié par la ville de Paris. Surplus des conclusions de l'État et de la ville rejeté. Arrêté annulé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 21)

[30 mai 1884.]

Travaux publics. — Décompte. — Solives. — Prix différents au bordereau et au devis. — Interprétation. — Contradiction avec l'avant-métré. — (Sieur Bonsirven.) — *Les indications de l'avant-métré et du détail estimatif, en admettant qu'elles ne soient pas conformes au bordereau, ne sauraient prévaloir contre la disposition formelle du bordereau* (*). — *Les prix portés au bordereau pour planchers, y compris solives, comprennent la fourniture des solives, alors même que le devis porterait un prix spécial pour les bois de charpente, pour poutres, solives, lambourdes, etc., ce dernier prix est inapplicable aux solives pour planchers.*

(*) Rapp. l'article 42 des conditions générales de 1866; Voy. aussi 16 février 1883, Ministre des Travaux Publics, *Ann.* 1883, p. 1275, et Aucoc, Conférences, t. II, nos 624 à 629.

Vu la requête... pour le sieur Bonsirven... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 16 mai 1882, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Garonne a rejeté une réclamation dirigée par le requérant contre la ville de Toulouse, au sujet du prix des planchers exécutés par lui comme adjudicataire des travaux de restauration de l'hôtel de ville ;

Ce faisant, attendu que c'est à tort que la ville de Toulouse prétend ne payer les planchers qu'à raison de 7f,85 et de 6f,45 le mètre carré, solives comprises, conformément aux nos 3 et 4 du bordereau des prix ; qu'en effet, les énonciations précitées du bordereau sont en contradiction avec l'article 13 du devis et cahier des charges de l'entreprise, aux termes duquel les solives doivent être payées au mètre cube d'après leur volume effectif ; que, dans le cas de désaccord entre le bordereau et le devis, les dispositions du devis doivent l'emporter sur celles du bordereau ; que, d'ailleurs, la commune intention des parties est révélée par les indications de l'avant-métré et du détail estimatif, qui rangent les solives des planchers dans la catégorie des bois payés au mètre cube ; dire que les solives en sapin des planchers doivent être payées au mètre cube et au prix de 130 francs le mètre, et les planchers au mètre carré à raison de 7f,85 et de 6f,45 le mètre ; condamner en outre la ville de Toulouse aux dépens ;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Toulouse... par lequel la ville conclut au rejet du pourvoi avec dépens ;...

Vu l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Considérant que l'article 14 du devis porte que les planchers sont évalués et payés au mètre carré, au prix fixé au bordereau, et qu'aux termes des nos 3 et 4 du bordereau les planchers en bois de Nerva de 32 et 26 millimètres d'épaisseur, y compris solives également en sapin du Nord, seront payés 7f,85 et 6f,45 le mètre carré ; qu'il suit de là que la fourniture des solives se trouve rémunérée par les prix alloués pour la pose des planchers ;

Considérant que l'article 13 du devis dispose à la vérité que les bois de charpente pour poutres, solives, lambourdes, etc., doivent être payés au mètre cube et que les nos 1 et 2 du bordereau fixent des prix de 130 et 115 francs, suivant la nature du bois, mais que l'article 13 est spécial aux travaux de charpente proprement dite ; que, par suite, le règlement au mètre cube et les prix fixés par les nos 1 et 2 du bordereau ne sont pas applicables aux solives employées dans la confection des planchers ; que, dès lors, le sieur Bonsirven n'est pas fondé à prétendre que les énonciations du bordereau sont inconciliables avec celles du devis de l'entre-

prise et que les prix qui figurent aux nos 3 et 4 du bordereau ne doivent pas lui être appliqués ;

Considérant, d'autre part, que les indications de l'avant-métré et du détail estimatif, en admettant qu'elles ne soient pas conformes au bordereau, ne sauraient prévaloir contre les dispositions formelles du bordereau qui doit servir de base au règlement des comptes de l'entreprise ; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la réclamation du requérant... (Rejet avec dépens.)

(N° 22)

[30 mai 1884.]

Travaux publics. — Concession. — Cahier des charges. — Interprétation. — Dépêche ministérielle. — Recours non recevable. — (Chambre de commerce de Brest.) — *Le concessionnaire d'une entreprise de déchargement dans un port, n'est pas recevable à déférer directement au Conseil d'État une dépêche, par laquelle le Ministre des Travaux Publics adresse au préfet des instructions au sujet de l'interprétation qu'il entend donner à un article du cahier des charges de la concession. — Cette lettre ne constitue pas une décision.*

Vu la requête... pour la Chambre de commerce de Brest... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision du Ministre des Travaux Publics du 28 juillet 1882, portant interprétation de l'article 27 du cahier des charges annexé au décret du 11 septembre 1875 ;

Ce faisant, attendu que ledit décret a autorisé le sieur Tritschler, aux droits duquel se trouve aujourd'hui la Chambre de commerce, à établir et à exploiter des grils de carénage et apparaux nécessaires au radoub des navires, une machine à mâter, des grues pour le chargement et le déchargement des navires ; que, par l'article 27 du cahier des charges, l'administration s'est réservé le droit d'avoir ou d'établir, pour son usage spécial, toute espèce d'ouvrages, de machines ou d'apparaux de la même nature ; que, par cet article, l'administration s'est interdit la faculté d'autoriser aucun ouvrage analogue au profit des particuliers ; que, d'après le Ministre des Travaux Publics, le décret du 11 septembre 1875 assurerait au concessionnaire le privilège de l'exploitation des appareils du genre de ceux concédés, mais ne ferait pas obstacle

à l'établissement de ces mêmes appareils, quand ils seraient destinés aux besoins personnels des particuliers ; que cette distinction est contraire au texte de la convention ; que, d'ailleurs, la constitution d'un privilège absolu n'avait rien de contraire aux principes essentiels du droit public et qu'il n'appartient pas au Ministre des Travaux Publics de modifier les conditions essentielles du contrat ; déclarer que, par l'article 27 précité, l'administration s'est interdit la faculté d'autoriser l'établissement dans le port de Brest de tous les appareils de déchargement autres que ceux appartenant à la Chambre concessionnaire ;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... tendant au rejet du pourvoi, attendu que si la concession accordée par le décret de 1875 est exclusive de toute autre concession concurrente dans l'enceinte du port, elle ne peut avoir pour conséquence de porter atteinte au droit qui appartient à tout particulier d'user du domaine public et de ses dépendances pour ses besoins personnels à la seule condition d'obtenir une permission de voirie ;

Vu le décret du 11 septembre 1875 et le cahier des charges y annexé ;

Vu le décret du 9 mai 1881 ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Considérant que la lettre, en date du 28 juillet 1882, par laquelle le Ministre des Travaux Publics a fait connaître au préfet du Finistère l'interprétation qu'il entend donner de l'article 27 du cahier des charges de la concession résultant des décrets ci-dessus visés, ne constitue pas une décision de nature à être déférée au Conseil d'État ; que, d'ailleurs, elle ne fait pas obstacle à ce que la Chambre de commerce de Brest, si elle s'y croit fondée, exerce devant la juridiction compétente telles actions qu'elle prétendrait lui appartenir... (Rejet.)

(N° 23)

[30 mai 1884.]

Travaux publics. — Dommages. — Occupation temporaire. — Indemnité pour enlèvement de dépôts de matériaux. — Compétence. — (Sieur et dame Vallery-Michel.)

Le propriétaire d'un terrain occupé pour la construction de travaux publics, n'est pas fondé à exiger l'enlèvement des déblais provenant de l'occupation de son terrain quand les travaux publics

sont achevés, le rétablissement des lieux dans leur état primitif, et l'évaluation par les experts de la dépense nécessaire à cet effet. — Il n'est fondé qu'à réclamer une indemnité à raison du dommage causé à sa propriété (*).

Dans ces circonstances, le propriétaire ne peut pas se fonder sur ce que les dommages causés à sa propriété sont permanents, et qu'ils constituent dès lors une expropriation, — demander que le règlement de l'indemnité à lui due soit fait par le jury d'expropriation, conformément à la loi du 3 mai 1841. — Le terrain a été restitué aux requérants qui en ont repris possession ; le conseil de préfecture est compétent (**).

Procédure. — La présence des parties à l'expertise n'est pas un acquiescement à la décision qui l'a ordonnée.

Arrêté interlocutoire. — Recours recevable jusqu'à l'expiration du délai pour se pourvoir contre l'arrêté définitif.

Vu la requête... pour les époux Vallery-Michel... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 31 mai 1881, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Loire, en ordonnant une expertise à l'effet d'évaluer l'indemnité due aux requérants pour occupation temporaire de leur terrain par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, a restreint la mission des experts à l'évaluation de la privation de jouissance et de la dépréciation définitive de la propriété et rejeté la demande des requérants tendant au rétablissement des lieux dans leur état primitif ;

Ce faisant, attendu que la surélévation du terrain par suite des dépôts de déblais a eu pour résultat de rendre impropre à son usage le terrain qui était un terrain à bâtir ; qu'ainsi il y avait lieu d'ordonner l'enlèvement des déblais et de faire évaluer par les experts la dépense nécessaire à cet effet ; ordonner une nouvelle tierce expertise sur ces bases et dire que la compagnie sera tenue d'indemniser les époux Vallery-Michel des dépenses nécessaires

---

(*) Voy. 8 janvier 1847, Reig, *Ann.* 1847, p. 88 ; — 14 juillet 1858, compagnie des chemins de fer du Midi, *Ann.* 1859, p. 68 ; — 15 décembre 1859, Lavigne, *Ann.* 1860, p. 303 et la note ; — *Christophle*, Travaux publics, t. II, p. 145 ; — *Aucoc*, Conférences, t. II, p. 758 ; — *Ducrocq*, Cours de droit administratif, t. II, p. 729,

(**) Voy. 21 décembre 1861, Courbon, *Ann.* 1862, p. 275 ; — 30 juillet 1863, Giboulot, *Ann.* 1865, p. 711 ; — *Aucoc*, Conférences, t. II, p. 318 ; — Rapp. 5 septembre 1836, conflit Ledos, *Ann.* 1837, p. 69 ; — 6 décembre 1844, Gallas, *Ann.* 1845, p. 57.

pour l'enlèvement des déblais et condamner la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée aux dépens ;

Vu le mémoire en défense présenté pour la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée... tendant au rejet de la requête : 1° comme non recevable, par le motif qu'en prenant part à la tierce expertise, les requérants en ont accepté les bases; 2° que les époux Vallery-Michel n'ont droit qu'à une indemnité représentative de la dépréciation subie par leur terrain et que la tierce expertise a été à bon droit ordonné sur cette base ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807 ;

Sur la fin de non-recevoir tirée de ce que les époux Vallery-Michel auraient pris part sans protestation aux opérations de la tierce expertise ordonnée par l'arrêté attaqué :

Considérant que le recours contre l'arrêté interlocutoire du 31 mai 1881 était recevable jusqu'à l'expiration du délai pour se pourvoir contre l'arrêté définitif qui l'a suivi et que la présence des parties à l'expertise ne constitue pas un acquiescement à l'arrêté qui l'a ordonnée ; qu'ainsi le pourvoi des époux Vallery-Michel est recevable ;

Au fond :

Considérant que la tierce expertise ordonnée par le conseil de préfecture a pour objet l'évaluation de l'indemnité que les requérants étaient fondés à réclamer à raison des dommages de toute nature causés à leur propriété par les dépôts qui y ont été faits et laissés par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ; que, dès lors, les requérants ne sont pas fondés à prétendre qu'en fixant la mission du tiers expert comme il est dit ci-dessus, l'arrêté attaqué ait fait une inexacte appréciation de la nature du dommage dont ils réclament la réparation ;

Sur les conclusions subsidiaires des époux Vallery-Michel tendant à ce que la fixation de l'indemnité à eux due soit renvoyée à un jury d'expropriation conformément à la loi du 3 mai 1841 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le terrain sur lequel la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a déposé des déblais, a été restitué aux requérants qui en ont repris possession ; que, dès lors, l'indemnité qui pouvait être due aux requérants à raison de l'occupation temporaire de leur terrain devait être appréciée par le conseil de préfecture conformément à la loi du 3 mai 1841... (Rejet avec dépens.)

(N° 24)

[30 mai 1884.]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Destruction d'un fossé. — — Prescription. — (Sieur Bosse.)

Le fait, par un riverain d'une voie ferrée, d'avoir détruit un fossé servant à l'écoulement des eaux, et de s'être approprié le terrain dans lequel était creusé ce fossé, constitue une contravention de grande voirie.

Prescription. Art. 640. Code d'instruction criminelle. — Prescription non admise : il n'est pas suffisamment justifié que la contravention reprochée soit antérieure de plus d'une année à l'arrêté attaqué.

Vu la requête du sieur Bosse... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du conseil de préfecture des Hautes-Alpes du 21 mai 1881, en tant qu'il l'a condamné à l'amende et aux frais du procès-verbal dressé contre lui en matière de contravention de grande voirie ;

Ce faisant, attendu que l'anticipation qui lui est reprochée est couverte au point de vue pénal par les lois sur la prescription, son origine remontant en effet à plusieurs années au moment où a été rendu l'arrêté du conseil de préfecture ; le décharger de l'amende prononcée contre lui et des frais du procès-verbal mis à sa charge ;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... tendant au maintien de l'arrêté attaqué, attendu que si la prescription édictée par l'article 640 du Code d'instruction est applicable en matière de grande voirie, le sieur Bosse ne justifie pas que le fait qui lui est reproché remonte à une date antérieure de plus d'un an à celle de l'arrêté du conseil de préfecture ;

Vu les lois du 29 floréal an X et du 15 juillet 1845 ;

Vu l'article 640 du Code d'instruction criminelle ;

Considérant que le sieur Bosse, en détruisant un fossé établi par la compagnie du chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée pour assurer l'écoulement d'une vase et en s'emparant de l'emplacement de ce fossé pour le mettre en culture, a commis une contravention de grande voirie à raison de laquelle il était passible d'une amende, sauf l'application des règles sur la prescription établies par l'article 640, Code instruction criminelle ; que si, pour

obtenir l'application de cet article, le requérant soutient que les travaux ont été terminés plus d'un an avant le 21 mai 1881, date de l'arrêté du conseil de préfecture, il n'apporte aucune preuve à l'appui de cette allégation... (Rejet.)

(N° 25)

[30 mai 1884.]

Voirie (Grande). — Routes. — Dégradations aux talus. — Exception de propriété. — (Dame Bachelard.)

Le fait, par un propriétaire riverain d'une route établie sur un terrain déclive, d'avoir fouillé le talus en déblai de cette route, et d'avoir formé un dépôt de terre sur le talus en remblai opposé constitue une contravention de grande voirie.

Exception de propriété. — Si le contrevenant allègue qu'il est propriétaire des talus de la route au point où il a fait les travaux incriminés, il n'y a pas lieu de surseoir, et d'accorder un délai jusqu'à ce qu'il ait été statué sur la question de propriété. — Cette prétention ne fait pas obstacle à ce que le conseil de préfecture réprime la contravention, sauf au riverain à faire reconnaître ses droits de propriété devant l'autorité judiciaire, et à obtenir, s'il y a lieu, une indemnité (*).

Vu la requête présentée par la dame Bachelard... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 2 septembre 1882, par lequel le conseil de préfecture de l'Isère, saisi d'un procès-verbal dressé contre elle pour avoir fait pratiquer une excavation dans le talus en déblai de la route nationale n° 75, et opérer un dépôt de fumier sur le talus en remblai opposé, l'a condamnée à rétablir les lieux dans leur état primitif, à 50 francs d'amende et aux frais du procès-verbal ;

Ce faisant, attendu que le conseil de préfecture a méconnu la portée de ses conclusions en déclarant que, sans revendiquer la propriété du terrain fouillé par son fermier, elle se bornait à prétendre avoir repris la terre superficielle rejetée sur la crête du talus par les labours successifs ; qu'elle soutenait être propriétaire

---

(*) Voy. 25 juin 1868, Laroulle, *Ann.* 1868, p. 1292 ; — 22 août 1868, Taxil, *Ann.* 1868, p. 1550 ; — Voy. aussi *Aucoc*, Conférences, t. II, p. 234.

du talus même dans lequel la fouille avait eu lieu, comme de la portion du talus en remblai sur laquelle le dépôt avait été fait ; qu'en présence de cette question préjudicielle de propriété, qui était formellement soulevée, le conseil de préfecture devait, soit renvoyer la dame Bachelard des fins du procès-verbal, soit surseoir à statuer jusqu'à ce que les tribunaux civils aient reconnu les limites de sa propriété par rapport à la route ; lui donner acte de sa déclaration de revendiquer les terrains sur lesquels sont relevées les contraventions, et surseoir à statuer jusqu'à ce que les tribunaux civils aient prononcé sur la question de propriété ;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Publics... tendant au rejet de la requête... ;

Vu les arrêts du Conseil du 17 juin 1721 et du 4 août 1731, la loi du 29 floréal an X ;

Considérant qu'aux termes du procès-verbal ci-dessus visé, la la dame Bachelard était poursuivie pour avoir fouillé le talus en déblai de la route nationale n° 75, et fait un dépôt de terres sur le talus en remblai opposé ; qu'il résulte des plans et profils joints au dossier que ces terrains constituent des dépendances nécessaires de la route ; qu'en admettant que le sol desdits terrains appartînt à la dame Bachelard, avant d'être incorporé à la route, cette circonstance n'était pas de nature à faire obstacle à la répression de la contravention, et qu'ainsi, c'est avec raison que le conseil de préfecture, sans s'arrêter aux objections de la requérante à cet égard, l'a condamnée à rétablir les lieux dans leur état primitif, et à 50 francs d'amende, sauf à elle à faire valoir devant l'autorité judiciaire, si elle s'y croit fondée, les droits qu'elle pouvait avoir à la propriété des terrains et à une indemnité par suite de leur incorporation à la route nationale... (Rejet.)

(N° 26)

[30 mai 1884.]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Dépôt sur la voie ferrée. — Contravention. — Propriétaire et entrepreneur de transport. — Responsabilité. — (Sieur Lagache.)

Le fait, par un industriel d'avoir effectué sur une voie ferrée un

dépôt de cendres pyrites, constitue une contravention de grande voirie (*).

Alors même que les cendres déposées ne seraient plus la propriété de l'industriel, celui-ci est responsable de la contravention, si le transport a eu lieu d'après ses ordres au moyen de ses ouvriers et de ses voitures (**).

Vu la requête du sieur Lagache... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 16 juin 1882, par lequel le conseil préfecture de la Gironde l'a condamné à une amende de 16 francs et aux frais du procès-verbal, pour avoir contrevenu à la police des voies ferrées du port de Bordeaux, en effectuant sur ces voies un dépôt de cendres pyrites ;

Ce faisant, attendu que les auteurs de la contravention n'étaient pas au service du requérant, mais qu'ils étaient les agents des entrepreneurs de transport ou bien ceux de la maison Scott pour le compte de laquelle lesdits transports ont été effectués ; que, d'autre part, en admettant même que quelques-uns d'entre eux eussent été des charretiers de la compagnie, il n'a été nullement établi que le fait de dépôt pût être imputé spécialement à ces derniers ; que, dans l'absence de toute preuve de ce genre, la condamnation ne saurait être maintenue ; renvoyer le requérant des fins dudit procès-verbal ;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... tendant au rejet de la requête, par le motif qu'il a été établi par l'instruction que les dépôts de cendres dont il s'agit ont été opérés au moyen de voitures appartenant au sieur Lagache et provenaient de l'usine qu'il dirige ;

Vu l'ordonnance du 4 août 1731 ;

Vu les lois du 15 juillet 1845 et du 11 juin 1880 ;

Vu le décret du 25 juillet 1881 ;

Vu la loi du 23 mars 1842 ;

Considérant que, par application de l'article 37 de la loi du 11 juin 1880, la voie ferrée du quai du port de Bordeaux se trouvait protégée par les dispositions de l'article 2 de la loi du 15 juil-

---

(*) Voy. 22 décembre 1882, Ministre des Travaux Publics, *Ann.* 1883, p. 1005. — Rapp. 8 août 1882, Lafon, *Ann.* 1883, p. 619 et la note.

(**) Rapp. 19 avril 1854, Closménil, *Ann.* 1854, p. 534 ; — 16 juin 1876, Ministre des Travaux Publics, *Ann.* 1878, p. 652 ; — 8 août et 22 décembre 1882, Wagnart et Teyssier, *Ann.* 1883, p. 621, et 1005.

let 1845, qui interdit et punit les dépôts d'objets quelconques sur toute l'étendue des voies ferrées;

Considérant qu'il résulte du procès-verbal de contravention ci-dessus visé, et qu'il n'est pas contesté qu'au mois d'août 1882, il a été opéré sur la voie ferrée du quai du port de Bordeaux un dépôt de cendres pyrites provenant de la société anonyme des produits chimiques agricoles, représentée par le sieur Lagache; qu'il résulte de l'instruction que ces matières ont été transportées au lieu de dépôt en partie par les agents des entrepreneurs de transport d'après les ordres et pour le compte du sieur Lagache, en partie par les ouvriers et au moyen de voitures de ladite société; que, si le requérant allègue que les cendres de pyrite avaient cessé d'appartenir à la société par suite de conventions intervenues avec des tiers, il ne saurait se prévaloir de ce fait pour soutenir que la contravention dont il s'agit ne lui est pas imputable; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé de le renvoyer des fins du procès-verbal dressé contre lui... (Rejet.)

(N° 27)

[30 mai 1884.]

Voirie (Grande). — Voirie maritime. — Navire échoué. — Port de Saint-Nazaire. — Procès-verbal. — Frais d'enlèvement. — (Sieur Guignard.)

Le fait, de la part du propriétaire d'un navire coulé à fond dans le chenal d'accès d'un port et formant obstacle à la navigation, de n'avoir pas obtempéré à la mise en demeure du capitaine du port de retirer l'épave de l'endroit où elle était coulée, constitue une contravention aux lois et règlements sur la police de la grande voirie (*). *— Condamnation au remboursement des frais d'enlèvement de l'épave et des procès-verbaux.*

Rejet d'une objection tirée de ce que le capitaine du port n'aurait pas fait à l'autorité maritime la déclaration prescrite par l'article 14 du décret du 27 janvier 1876 avant de procéder à l'enlèvement de l'épave : dans l'espèce, l'autorité maritime avait averti elle-même l'administration des Ponts et Chaussées que l'épave formait obstacle à la navigation.

(*) Rapp. 11 mai 1870, Lévy, *Ann.* 1872, p. 172.

Vu la requête présentée pour le sieur Guignard... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 23 décembre 1882, par lequel le conseil de préfecture de la Loire-Inférieure l'a condamné à rembourser à l'État la somme de 851f,40 dépensée par le service des Ponts et Chaussées pour l'enlèvement des épaves provenant de la goëlette *Maris-Stella*, et aux frais du procès-verbal;

Ce faisant, attendu que le capitaine de port de Saint-Nazaire, qui a fait procéder à l'enlèvement de l'épave, n'a pas fait à l'autorité maritime la déclaration que le navire échoué était dans la rade ou la passe de ce port, conformément à l'article 1er du décret du 27 janvier 1876; que ledit capitaine de port n'avait pas qualité pour relever contravention contre le propriétaire d'un navire échoué dans le quartier maritime du Croisic, sous prétexte que ce navire se trouvait dans le chenal d'accès du port, alors qu'il est établi que le navire échoué se trouvait en pleine mer, à plus de trois milles de la côte, dans un endroit où il ne gênait nullement la navigation ; ordonner la restitution des sommes indûment payées, avec les intérêts tels que de droit et condamner l'État en tous les dépens;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... tendant au maintien de l'arrêté attaqué ;

Vu l'ordonnance du 16 août 1681 ;

Vu l'arrêté du Conseil du 24 juin 1777;

Vu la loi des 19-22 juillet 1791 ;

Vu la loi loi du 29 floréal an X ;

Vu le décret du 16 décembre 1811 et celui du 10 avril 1812 ;

Vu les décrets des 15 juillet 1854 et 27 janvier 1876 ;

Considérant qu'aux termes des dispositions du décret du 27 janvier 1876, les officiers et maîtres de port sont chargés de veiller à la sûreté matérielle des rades, des passes navigables et des ports; qu'ils en ont la police, et que, lorsqu'ils déclarent par écrit à l'autorité maritime qu'un navire échoué forme écueil ou obstacle dans le port, à l'entrée du port, dans la rade ou dans la passe navigable, ils prennent eux-mêmes les mesures nécessaires pour faire disparaître l'écueil ou l'obstacle;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'à la date du 6 novembre 1881, l'autorité maritime a fait connaître à l'administration des Ponts et Chaussées que la goëlette *Maris-Stella* avait sombré dans la passe nord de l'entrée de la Loire et que cette épave constituait un danger pour la navigation; que, dans ces conditions, le capitaine de port n'avait pas à faire à l'autorité maritime

la déclaration prescrite par l'article 14 du décret ci-dessus visé du 27 janvier 1876;

Considérant, d'autre part, qu'il est établi que la goëlette *Maris-Stella* était coulée dans le chenal d'accès du port de Saint-Nazaire; qu'ainsi, il appartenait aux termes du même décret, au capitaine de port de cette ville de prendre les mesures nécessaires pour dégager le chenal; que le sieur Guignard, mis en demeure, à diverses reprises, d'avoir à faire disparaître la *Maris-Stella*, n'a pas obéi à ces injonctions; que, dans ces circonstances, c'est avec raison qu'il a été dressé procès-verbal contre ledit sieur Guignard, et que le conseil de préfecture l'a condamné au remboursement des dépenses faites pour l'enlèvement de l'épave et aux frais du procès-verbal... (Rejet.)

(N° 28)

[20 juin 1884.]

Cours d'eau non navigables. — Curage. — Arrêté préfectoral. — Recours contentieux. — (Sieurs Faure, Dartiguelongue et Lasserre.) — *Excès de pouvoirs. — Recevabilité. — Recours direct et parallèle. — Les propriétaires d'un cours d'eau ne sont pas recevables à déférer directement au Conseil d'État, pour excès de pouvoirs, l'arrêté préfectoral et la décision confirmative du Ministre qui leur a enjoint de curer ce cours d'eau. — Ces décisions ne font pas obstacle à ce qu'ils se pourvoient devant le conseil de préfecture en décharge ou remboursement des taxes de curage* (*).

Vu la requête présentée pour les sieurs Faure, Dartiguelongue et Lasserre... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision du Ministre de l'Agriculture du 5 août 1882, confirmant un arrêté du 15 novembre 1881, par lequel le préfet de l'Aude a prescrit le curage pour l'année 1881, aux frais de la compagnie de la saline de Peyriac, d'un fossé d'enceinte qui borde cette saline;

Ce faisant, attendu que ce fossé constitue une propriété privée; qu'il a été creusé de main d'homme et dans le but de protéger la ne contre l'invasion des eaux de pluie et la visite des marau- rs; qu'ainsi, il n'était pas soumis aux dispositions de la loi du

---

(*) Voy. 16 mai 1884, Perrin des Iles, *Ann.* 1885, p. 15.

14 floréal an XI concernant seulement le curage des cours d'eau naturels; annuler par ces motifs l'arrêté du préfet de l'Aude, ensemble la décision ministérielle qui l'a confirmé ;

Vu les observations présentées par le Ministre de l'Agriculture... tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que les eaux provenant des fontaines publiques de la ville de Peyriac se déversent dans ledit fossé et se rendent ensuite dans l'étang de Bages; que ledit fossé a été établi par la compagnie de la Saline de Peyriac afin de remplacer l'écoulement naturel qu'avaient ces eaux avant l'établissement de la saline et qu'elle a intercepté ; que, d'ailleurs, l'arrêté attaqué, en prescrivant le curage du fossé en question, a réservé le recours de la compagnie contre la commune de Peyriac si elle se croit fondée à soutenir que les frais de ce travail ne doivent pas être supportés par elle;

Vu la loi du 14 floréal an XI;

Vu la loi des 7-14 octobre 1790 et la loi du 24 mai 1872, article 9;

Considérant qu'en vertu des dispositions de la loi du 14 floréal an XI, il appartenait au conseil de préfecture, compétent pour statuer sur toutes les contestations relatives au curage, d'examiner si le fossé de la saline de Peyriac-de-Mer, dont le préfet de l'Aude a prescrit le curage, constituait un cours d'eau soumis à l'application de la loi précitée; qu'ainsi, l'arrêté préfectoral attaqué et la décision ministérielle qui l'a confirmé ne font pas obstacle à ce que les requérants forment, s'ils s'y croient fondés, soit une demande en remboursement des frais du curage qu'ils auront exécuté, soit une demande en décharge des taxes auxquelles ils ont pu être imposés ; que, dès lors, ils ne sont pas recevables à se pourvoir directement, pour excès de pouvoirs, devant le Conseil d'État contre les décisions précitées... (Rejet.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 29)

[24 décembre 1884.]

A MM. LES ADMINISTRATEURS DE LA COMPAGNIE D

Transport de matières infectes.

Messieurs, afin de prévenir l'extension de l'épidémie cholérique, je vous avais invités, à la date du 2 juillet dernier, à faire désinfecter tous les wagons ayant servi au transport des matières infectes.

L'épidémie ayant aujourd'hui disparu, il serait inutile de pratiquer plus longtemps cette désinfection. Il vous suffira à l'avenir de vous en tenir aux mesures de propreté commandées par l'hygiène et qui sont toujours indispensables.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire, que je porte à la connaissance de MM. les Préfets et de MM. les Inspecteurs généraux du contrôle.

Recevez, Messieurs, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
D. RAYNAL.

(N° 30)

[26 décembre 1884.]

A MM. LES ADMINISTRATEURS DE LA COMPAGNIE D

Chemins de fer. — Manœuvres des gares.

Messieurs, à la suite de plusieurs accidents survenus récemment dans des manœuvres de gare, mon attention a été de nouveau appelée sur les dangers que courent les agents chargés de la direction de ces manœuvres, lorsqu'ils prennent part eux-mêmes aux accrochages et aux décrochages des véhicules.

Les chefs d'équipe ne peuvent en effet commander et agir à la fois, et leur introduction entre les wagons a lieu le plus souvent quand leurs ordres ont déjà reçu un commencement d'exécution, c'est-à-dire au moment où les véhicules sont en marche.

D'un autre côté, en se mettant dans l'impossibilité matérielle de surveiller les mouvements de la machine et de prescrire au mécanicien les arrêts et les ralentissements nécessaires, les chefs d'équipe compromettent en outre la sécurité du personnel qu'ils dirigent. Il est donc indispensable, dans un intérêt majeur, d'interdire formellement à ces agents d'opérer eux-mêmes l'accrochage ou le décrochage des wagons; leur rôle doit se borner à commander les manœuvres et à faire les signaux réglementaires.

Je vous prie, Messieurs, de préparer et de me soumettre aussitôt que possible un ordre de service dans ce sens.

Recevez, Messieurs, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
D. RAYNAL.

(N° 31)

[29 décembre 1884.]

Adjudication de travaux métalliques. — Envoi à l'Administration centrale des pièces du projet.

Monsieur l'Ingénieur en chef, aux termes des circulaires des 11 août 1880 (*) et 7 novembre 1882 (**) vous devez adresser à l'Administration centrale, pour y être mis à la disposition des entrepreneurs, un exemplaire des dossiers d'adjudications des travaux métalliques d'une valeur de 20 000 francs et au-dessus, en même temps que les affiches annonçant l'adjudication, c'est-à-dire vingt jours au moins avant la date fixée pour l'opération.

Malgré ces instructions précises, les envois ne sont pas toujours faits régulièrement; des réclamations m'ont été adressées à ce sujet par des entrepreneurs et il importe d'en prévenir le retour.

Je vous prie donc, Monsieur l'Ingénieur en chef, de vouloir

(*-**) *Annales* 1880, p. 991 et 1882, p. 1483.

bien vous reporter aux deux circulaires précitées et veiller à ce que les prescriptions qu'elles contiennent soient exactement appliquées dans votre service.

Recevez, Monsieur l'Ingénieur en chef, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
Pour le Ministre et par autorisation,
Le Directeur du Personnel et du Secrétariat,
A. Gouzay.

PERSONNEL.

(N° 32)

Décembre 1884.

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 27 décembre 1884. — **M. Marin**, Ingénieur en Chef de 2e classe, Directeur de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, est nommé Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition de M. le Ministre de la Guerre).

Décret du 28 décembre. — **M. Bernard** (Henri), Inspecteur Général de 2e classe est nommé Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies).

Décret du 29 décembre. — Sont promus ou nommés dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition de M. le Ministre des Travaux Publics) :

Au grade de Commandeur :

M. **Bellot** (Antoine-Ernest), Inspecteur Général de 2e classe, Directeur des Routes, de la Navigation et des Mines à l'Administration centrale.

Au grade d'Officier :

M. **Bernard** (Jean-Daniel-Émile), Inspecteur Général de 2e classe.

Au grade de Chevalier :

M. **Doërr** (Armand-Charles), Ingénieur en Chef de 2e classe ;
M. **Chabert** (Edmond-Hippolyte), Ingénieur en Chef de 2e classe ;
M. **Rascol** (Léon-Victor-Louis), Ingénieur en Chef de 2e classe ;

M. **Grandidier** (Joseph-Edmond), Ingénieur ordinaire de 1re classe;
M. **Ribaucour** (Albert), Ingénieur ordinaire de 1re classe;
M. **Delestrac** (Cyr-Paul-Lucien), Ingénieur ordinaire de 1re classe;
M. **Pihier** (Jules-Jean-Marie), Ingénieur ordinaire de 1re classe;
M. **Kleine** (Auguste), Ingénieur ordinaire de 1re classe;
M. **Luneau** (Edouard-Marie-Eugène), Ingénieur ordinaire de 1re classe;
M. **Étienne** (Louis-Emmanuel-Joseph), Ingénieur ordinaire de 1re classe.

Décret du 30 *décembre*. — M. **Lévy** (Théodore), Ingénieur en chef de 2e classe, Agent-voyer en chef du département de la Seine, est nommé Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition de M. le Ministre de l'Intérieur).

Idem. — M. **Fontès**, Ingénieur en Chef de 2e classe chargé du service hydraulique des départements de la Haute-Garonne et de l'Ariège est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition de M. le Ministre de l'Agriculture).

2° PROMOTIONS.

Décret du 19 *décembre* 1884. — Sont nommés Inspecteurs généraux de 2e classe au Corps national des Ponts et Chaussées pour prendre rang à dater du 16 janvier 1885, les Ingénieurs en chef de 1re classe dont les noms suivent, savoir :

MM. **Delocre** (François-Xavier-Philippe-Émile);
de Villiers du Terrage (Aimé-Edouard);
Fargue-Dioque (Louis-Jérôme).

3° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 5 *décembre* 1884. — M. **Raby** (Emmanuel), Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence de Bourges, au service du canal de Berry, est mis à la disposition du Département de la Marine, pour être attaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Toulon en remplacement de M. **Zurcher**, rentré au service du Ministère des Travaux Publics.

M. **Raby** est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 1er *décembre* 1884. — M. **Godot**, Ingénieur en Chef de classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable

pour une nouvelle période de cinq années et autorisé à rester, en qualité de Sous-Directeur, au service de la Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.

Arrêté du 5 décembre. — **M. Blagé** (Ernest), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins fer du Midi, en qualité de Directeur de la Compagnie.

Idem. — M. **Glasser** (Georges), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité d'Ingénieur en Chef adjoint au Directeur de la Compagnie.

Idem. — M. **Müntz** (Georges), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité d'Ingénieur principal de la 3e division d'entretien.

Arrêté du 8 décembre. — **M. Petsche** (Edouard), Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité d'Ingénieur en chef de la voie.

Idem. — M. **Celler** (Alphonse), Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité d'Ingénieur en chef de la construction.

Idem. — M. **Suquet** (Daphnis), Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité de Directeur de l'Exploitation du réseau algérien.

Idem. — M. **Denis** (Ernest), Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur en chef adjoint au service de la voie.

Idem. — M. **Pader** (Raymond), Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de

la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité d'Ingénieur adjoint à l'Ingénieur en Chef de la voie.

Arrêté du 8 décembre. — M. **Krafft** (Victor), Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie napolitaine d'éclairage et de chauffage par le gaz, en qualité de Directeur de la Compagnie.

Arrêté du 15 décembre. — M. **Bruniquel-Recoule**, Ingénieur en Chef de 2e classe est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Société Lyonnaise des eaux et de l'éclairage, en qualité de Directeur de la Société.

Arrêté du 18 décembre. — M. **Renaudot** (Gustave), Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur en Chef de la construction.

Idem. — M. **Connesson** (Ferdinand), Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité d'Ingénieur en Chef de la 1re Division d'entretien à Paris.

Arrêté du 20 décembre. — M. **Montgolfier** (Adrien), Ingénieur en Chef de 2e classe est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des hauts-fourneaux, forges et aciéries de la Marine et des chemins de fer, en qualité de Directeur général de la Compagnie.

Idem. — M. **Salle** (Paul), Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Nord, en qualité d'Ingénieur principal des travaux neufs.

Idem. — M. **Harlé** (Édouard), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité d'Ingénieur joint au Directeur des travaux.

Arrêté du 23 décembre. — M. **Lestelle**, Ingénieur en Chef de classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au

service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, en qualité d'Ingénieur principal de la construction, à la résidence de Rouen.

Arrêté du 23 décembre. — M. **Moise**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, en qualité d'Ingénieur en Chef de la construction, à la résidence de Paris.

Idem. — M. **Piéron**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Nord, en qualité d'Ingénieur de l'entretien, à la résidence de Lille.

Idem. — M. **Vainet**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Nord, en qualité d'Ingénieur en Chef de l'entretien, à la résidence de Paris.

Arrêté du 26 décembre. — M. **Sartiaux**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Nord, en qualité de Sous-Chef de l'exploitation, à la résidence de Paris.

Idem. — M. **Solacroup**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité d'Ingénieur en Chef adjoint à l'Ingénieur en Chef du matériel et de la traction.

4° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Moquet** (Henri), Ingénieur en Chef de 1re classe.	1er décembre 1884.
M. **Moquet** prend le titre d'Inspecteur Général honoraire.	
M. **Lechalas** (Médéric), Inspecteur Général de 2e classe.	7 janvier 1885.
M. **Schlemmer** (Georges), Inspecteur Général de 2e classe.	11 janvier 1885.

5° DÉCÈS

	Date du décès.
M. **Plocq** (Alexandre), Inspecteur Général de 2e classe.	9 décembre 1884.

M. Lagout, Ingénieur en chef de 2e classe en retraite. . . . . 18 décembre 1884.

6° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 27 novembre 1884. — M. **Boulangier** (Edgar), Ingénieur ordinaire de 2e classe, en congé sans traitement, est remis en activité et chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Guelma (département de Constantine) et attaché au service du Contrôle de l'exploitation du chemin de fer de Guelma au Kroubs, en remplacement de M. **Petit**, précédemment détaché au service du Département de l'Agriculture.

Idem. — Les lignes composant le service spécial de chemins de fer de M. **Thanneur**, Ingénieur en Chef appelé de la résidence de Nancy à celle de Châteauroux, sont rattachées aux attributions des Ingénieurs en Chef ci-après désignés, savoir :

1e Ligne de	Baroncourt à Étain; . .	Études.
—	Montmédy à Stenay;. . . .	
—	Brienne à Sorcy;.	
—	Révigny à Saint-Dizier avec raccordements directs sur les lignes de Révigny à Vouziers et de Saint-Dizier à Vassy. . .	Études et travaux d'infrastructure; Contrôle des travaux de superstructure.
—	Sedan vers Bouillon (Contrôle de travaux).	

M. **Massé**, Ingénieur en chef chargé du service ordinaire du département de la Meuse.

2e Ligne de	Nancy à Pont-Saint-Vincent;.	Études.
—	Toul à Pont-Saint-Vincent. .	
—	Les Mines du Val-de-Fer au canal de l'Est et aux usines de Neuves-Maisons; Châtillon-sur-Seine à Issur-Tille.	Contrôle de travaux.

M. **Holtz**, Ingénieur en Chef chargé, à la résidence de Nancy, de la 3e section du canal de l'Est et d'un service de chemins de fer.

3° Ligne de : Saint-Maurice-sur-Moselle à Bussang. . . . . } Contrôle de travaux d'infrastructure et de superstructure.

— Is-sur-Tille à Gray (Contrôle de travaux).

M. Pugnière, Ingénieur en Chef chargé du service ordinaire du département des Vosges, d'un service de chemins de fer et des 4e et 5e sections du Canal de l'Est.

Arrêté du 27 novembre. — **M. Massé**, Ingénieur en Chef de 2e classe chargé, à la résidence de Bar-le-Duc, du service ordinaire du département de la Meuse, est chargé, en outre, d'un service spécial de chemins de fer constitué comme il suit, savoir :

1er *arrondissement.*

Ligne de : Baroncourt à Etain; . . . . } Études.
— Montmédy à Stenay. . }

M. **Roussel**, Sous-Ingénieur à Stenay.

2e *arrondissement.*

Lignes de Révigny à Saint-Dizier avec raccordements directs sur les lignes de Révigny à Vouziers et de Saint-Dizier à Vassy (Études et travaux d'infrastructure).

M. Lancrenon, Ingénieur des Ponts et Chaussées en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est à Châlons-sur-Marne.

3e *arrondissement.*

Ligne de : Brienne à Sorcy (Études).
— Révigny à Saint-Dizier, avec raccordements directs sur les lignes de Révigny à Vouziers et de Saint-Dizier à Vassy. . . } Contrôle des travaux de superstructure.

M. **Küss**, Ingénieur ordinaire à Bar-le-Duc.

4e *arrondissement.*

Ligne de Sedan vers Bouillon (Contrôle de travaux).

M. **Bourguin**, Ingénieur ordinaire à Mézières.

Arrêté du 27 novembre. — Le nombre des arrondissements d'Ingénieur ordinaire du service de chemins de fer confié à M. **Holtz**, Ingénieur en Chef à Nancy est porté de trois à quatre.

Les lignes de : Nancy à Pont-Saint-Vincent, Toul à Pont-Saint-Vincent. . . . } Études.

Les Mines du Val-de-Fer au canal de l'Est et aux usines de Neuves-Maisons (Contrôle de travaux);

sont rattachés au 2e arrondissement (M. **Leloutre**, Ingénieur ordinaire à Nancy).

Le 4e arrondissement [M. **Cadart** (Gustave), Ingénieur ordinaire à Langres] comprend la ligne de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille (Contrôle de travaux).

Idem. — Le nombre des arrondissements d'Ingénieur ordinaire du service de chemins de fer de M. **Pugnière**, Ingénieur en Chef à Épinal, est porté de un à trois.

Les 2e et 3e arrondissements sont constitués comme il suit :

2e *arrondissement.*

Ligne de Saint-Maurice-sur-Moselle à Bussang (Contrôle des travaux d'infrastructure et de superstructure).

M. **Thoux**, Ingénieur ordinaire à Épinal.

3e *arrondissement.*

Ligne d'Is-sur-Tille à Gray (Contrôle de travaux).

M. **Cadart** (Gustave), Ingénieur ordinaire à Langres.

Arrêté du 1er décembre. — La région Sud-Ouest du département du Calvados et l'embouchure de la Dives (communes de Dives et de Cabourg) sont distraites de l'arrondissement de l'Est et rattachées à l'arrondissement du Centre du service ordinaire et maritime du même département.

Par suite, la limite de ces deux arrondissements est fixée comme il suit :

Côté Nord de la route nationale n° 13 ;

Limite des bassins de la Touques et de la Dives, jusqu'à la contre de la commune de Gonneville-sur-Dives ;

Limites Sud de Gonneville, de Dives et de Cabourg ;

4° Limite Ouest de Cabourg jusqu'à la mer.

L'ancien arrondissement de l'Est prend la dénomination d'arrondissement du Nord-Est [M. **Picard** (Joseph), Ingénieur ordinaire de 2e classe].

Arrêté du 5 décembre. — La section de la ligne d'Auneau à Étampes comprise entre Auneau et la limite du département de Seine-et-Oise (Études et travaux d'infrastructure — Contrôle des travaux de superstructure) est rattachée au 1er arrondissement d'inspection générale des Ponts et Chaussées.

Par suite de cette mesure, la ligne d'Auneau à Étampes dépendra toute entière du 1er arrondissement d'inspection.

Idem. — Le canal et le grau de Pérols ainsi que la tamarissière située sur la rive droite du grau sont distraits du service maritime du département de l'Hérault et rattachés au service du canal du Rhône à Cette.

Idem. — M. **Mengin** (Paul), Ingénieur en Chef de 1re classe chargé, à la résidence de Saint-Malo, du service maritime du littoral Nord du département d'Ille-et-Vilaine, est chargé, à la résidence de Rouen, de la 4e section de la navigation de la Seine, en remplacement de M. **Lavoinne**, décédé.

M. **Mengin** reste chargé, à sa nouvelle résidence, de la liquidation des travaux entrepris sous sa direction aux ports de Saint-Malo et de Saint-Servan.

Idem. — L'emploi d'Ingénieur en Chef actuellement occupé à la résidence de Saint-Malo par M. **Mengin** est supprimé.

Le service des ports maritimes et des phares et balises du littoral Nord du département d'Ille-et-Vilaine et la Rance maritime depuis l'amont du port de Dinan qui composent les attributions actuelles de M. **Mengin**, cessent de former un service spécial et sont rattachés aux attributions de l'Ingénieur en Chef du département d'Ille-et-Vilaine [M. **Guillon** (Paul), Ingénieur en chef de 2e classe] déjà chargé du service maritime du littoral Sud du département.

Idem. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la section de la ligne de Bône-Guelma et prolongements comprise entre Souk-Arhas et Sidi-el-Hémessi est organisé de la manière suivante :

Exploitation technique :

M. **Dormoy** (Henri), Ingénieur en Chef de 1re classe à Constantine.

Voie et travaux d'art :

M. Burger, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Bône.

Arrêté du 5 *décembre.* — **M. Zurcher** (Philippe), Ingénieur ordinaire de 2e classe, détaché au service des travaux hydrauliques du port de Toulon, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Toulon en remplacement de **M. Dyrion**, mis en service détaché.

Arrêté du 8 *décembre.* — La ligne du raccordement du port du canal de l'Est à Neuves-Maisons avec le chemin de fer de Nancy à Vézelise est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation de chemins de fer de l'Est, savoir :

A la 2e section d'Ingénieur en Chef;

Aux 1ers arrondissements d'Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines.

Idem. — L'arrondissement du Nord du service ordinaire du département des Landes, précédemment confié à **M. Monribot**, Conducteur faisant fonctions d'Ingénieur à la résidence de Mont-de-Marsan est supprimé et réuni à l'arrondissement de l'Est confié à **M. Lobis**, Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à la même résidence.

L'arrondissement ainsi réorganisé prend le nom d'arrondissement du Nord-Est.

Par suite le nombre des arrondissements entre lesquels est réparti le service ordinaire du département des Landes est réduit de trois à deux.

Arrêté du 12 *décembre.* — Le 24e arrondissement d'inspection générale des Ponts et Chaussées [**M. Lechalas** (Médéric), Inspecteur général de 2e classe] est supprimé.

Les services spéciaux composant cette inspection (voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais — canal de Roubaix — canal du Nord sur Paris — ports maritimes des départements du Nord et du Pas-de-Calais) sont rattachés au 3e arrondissement d'inspection.

Idem. — La mission spéciale confiée à **M. Laroche**, Ingénieur en chef de 1re classe pour l'étude des procédés pratiques et économiques appliqués à l'exploitation des principaux ports de la Méditerranée est supprimée.

Arrêté du 15 *décembre.* — **M. de la Tournerie**, Inspecteur Général de 2e classe, chargé du 19e arrondissement d'inspection est chargé de la Direction du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en remplacement de **M. Schlemmer** admis à la retraite.

Arrêté du 15 décembre. — M. **Renoust des Orgeries**, Inspecteur Général de 2e classe, chargé de la direction du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, est chargé du 19e arrondissement d'inspection, en remplacement de M. **de la Tournerie**.

Arrêté du 22 décembre. — M. **Delocre**, nommé Inspecteur Général de 2e classe par décret du 19 décembre, est chargé du 5e arrondissement d'inspection générale, en remplacement de M. **Leblanc**, précédemment appelé à une autre destination.

Idem. — M. **de Villiers du Terrage**, nommé Inspecteur général de 2e classe par décret du 19 décembre, est chargé de la direction du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, en remplacement de M. **Renoust des Orgeries**.

Arrêté du 22 décembre. — M. **Fargue-Dioque**, nommé Inspecteur général de 2e classe par décret du 19 décembre, est chargé du 12e arrondissement d'inspection, en remplacement de M. **Lagrange**, précédemment nommé Inspecteur général de 1re classe.

Idem. — M. **Petit** (Jules), Ingénieur en Chef de 2e classe chargé du service ordinaire du département de l'Ain et d'un service spécial de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département du Rhône et du service des études et travaux de la ligne de Firminy à Annonay avec embranchement du Pertuiset à Saint-Just, en remplacement de M. **Delocre**.

La ligne ci-dessus désignée forme l'arrondissement unique du service de chemins de fer de M. **Petit** (M. **Michaud**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en congé renouvelable à Lyon).

Idem. — M. **Girardon** (Henri), Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé, à la résidence de Lyon, du service de la navigation du Rhône, est chargé en outre du contrôle des travaux de la ligne de Lozanne à Paray-le-Monial (2e section de la ligne de Givors à Paray-le-Monial) (infrastructure et superstructure), en remplacement de M. **Delocre**.

La ligne de Lozanne à Paray-le-Monial forme l'arrondissement unique d'Ingénieur ordinaire du service de chemins de fer de M. l'Ingénieur en Chef **Girardon** [M. **Taverneier** (Réné), Ingénieur ordinaire à Lyon].

Idem. — M. **Tresca**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, à la résidence de Saumur, du 5e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Prompt**, est chargé du service ordinaire du département de l'Ain et du service de chemins de fer ci-après désigné : Études des lignes de Longeray à Divonne et de La Cluse à Ambérieu ; Contrôle des travaux de la ligne de La Cluse à Bellegarde en remplacement de M. **Petit**.

M. **Tresca** remplira les fonctions d'Ingénieur en chef.

Arrêté du 22 décembre. — M. **Pasqueau**, Ingénieur en Chef de 2e classe chargé, à la résidence de Bordeaux, du service ordinaire du département de la Gironde, d'un service d'études et travaux et de Contrôle de travaux de chemins de fer et de la 2e section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans, est chargé, à la même résidence, du service maritime du département de la Gironde, en remplacement de M. **Fargue-Dioque**.

M. **Pasqueau** demeure chargé, en outre, du service de construction de la ligne de Marmande à Angoulême qui est reparti comme il suit, en trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire :

1er *arrondissement.*

Section de Marmande à Saint-Nexant,
M. **Bernadeau**, Sous-Ingénieur à Marmande.

2e *arrondissement.*

Section de Saint-Nexant à Mussidan ;
M. **Soubzmaigne**, Conducteur faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Bergerac.

3e *arrondissement.*

Section de Mussidan à Angoulême.
M. **Casanova**, Ingénieur auxiliaire à Ribérac.

Idem. — M. **Weill**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Cherbourg, au service maritime du département de la Manche et aux services de chemins de fer confiés à MM. les Ingénieurs en Chef de la **Tribonnière** et de **Villiers du Terrage** est chargé, à la résidence de Tours, du 1er arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Dupuy** (Études et travaux des lignes de Port-de-Piles à Preuilly et de Preuilly à Tournon-Saint-Martin).

Idem. — Les quatre arrondissements d'Ingénieur ordinaire entre lesquels est réparti le service de chemins de fer confié à M. **Dupuy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Poitiers, sont réorganisés comme il suit :

1er arrondissement.

Ligne de : Port-de-Piles à Preuilly. . } Études et travaux d'infrastructure et de superstructure.
— Preuilly à Tournon-Saint-Martin.. . . . . .
M. **Weill**, Ingénieur ordinaire, à Tours.

2e arrondissement.

Lignes de : Tournon-Saint-Martin à La Châtre :
1° Études et travaux d'infrastructure de la ligne entière;
2° Études et travaux de superstructure de la section de Tournon au Blanc;
3° Contrôle des travaux de superstructure de la section du Blanc à La Châtre.

Ligne de : Civray au Blanc. — Section de Montmorillon au Blanc. } Études et travaux d'infrastructure et de superstructure.
— du Blanc à Argent. — Section du Blanc à Buzançais. } Études.
M. **Bleynie**, Ingénieur ordinaire au Blanc.

3e arrondissement.

Ligne de : Poitiers au Blanc. . . . . } Contrôle des travaux d'infrastructure et de superstructure.
— Châtellerault à Tournon-Saint-Martin.. . . . . .
— du Dorat à Magnac-Laval (Études).
M. **Aumont**, Ingénieur ordinaire, à Poitiers.

4e arrondissement.

Lignes de Civray au Blanc. — Section de Civray à Lussac-les-Châteaux :
1° Études et travaux d'infrastructure de la section entière;
2° Études et travaux de superstructure de la partie comprise entre Civray et Charroux;
3° Contrôle des travaux de superstructure de la partie comprise entre Charroux et Lussac-les-Châteaux.
Ligne de Confolens à Excideuil (Études et travaux d'infrastructure, Contrôle des travaux de superstructure).

Ligne de Confolens à la ligne de Civray au Blanc.. . . . . } Études.
— de Confolens à Bellac.. . . } Études.
— de Ruffec à Excideuil. . . . } Études.

M. **Bonnet**, Ingénieur ordinaire, à Angoulême.

Arrêté du 22 décembre. — La résidence de l'Ingénieur ordinaire chargé du 5e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Prompt** est transférée de Saumur à Tours.

Idem. — M. **Weill**, Ingénieur ordinaire de 2e classe chargé, à la résidence de Tours, du 1er arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Dupuy**, est chargé, en outre, du 5e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Prompt** (Études et travaux du raccordement des gares de Saumur et de la ligne de Saumur à Château-du-Loir), en remplacement du M. **Tresca** appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef;

Arrêté du 23 décembre. — Le service du contrôle des travaux du chemin de fer de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est.

Par suite de cette mesure, le 4e arrondissement [M. **Cadart** (Gustave), Ingénieur ordinaire à Langres] créé par arrêté du 27 novembre 1884, dans le service de chemins de fer de M. **Holtz** est supprimé.

Le nombre des arrondissements d'Ingénieur de ce service est ramené de quatre à trois.

Idem. — La section de la ligne de Châteauroux à Montluçon, comprise entre Montluçon et La Châtre, est rattachée pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans et prolongements, savoir :

A la 1re section d'Ingénieur en Chef;

Aux 2es arrondissements d'Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines.

Idem. — La section de la ligne de Romorantin à Blois, comprise entre Vineuil-Saint-Claude et Blois, est rattachée pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans et prolongements, savoir :

A la 3e section d'Ingénieur en Chef,

Au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées,

A l'arrondissement unique d'Ingénieur ordinaire des Mines.

Idem. — Le raccordement compris entre la station de Pierre-

fitte (ligne de Paris à Creil) et la station de Stains (Grande-Ceinture), est rattaché, pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, savoir :

A la 3e section d'Ingénieur en Chef;

Aux 1ers arrondissements d'Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines.

Arrêté du 29 décembre. — Les trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire entre lesquels est réparti le service des études du canal du Nord sur Paris sont supprimés.

Par suite MM. les Ingénieurs

Salles (Georges), à Clermont,
Lecourt, à Beauvais,
Luneau, à Paris,

cessent d'être attachés à ce service. M. **Gruson**, Ingénieur en Chef à Douai, en demeure seul chargé.

Idem. — La direction du canal de l'Est est supprimée.

Le service du canal de l'Est, actuellement réparti en cinq sections formera trois services d'Ingénieur en Chef sous les dénominations suivantes :

1° Canal de l'Est Branche Nord, (Actuellement 1re et 2e sections).

M. **Cahen**, Ingénieur en Chef de 2e classe à Mézières.

2° Canal de la Marne au Rhin (Actuellement 3e section).

M. **Holtz**, Ingénieur en Chef de 1re classe à Nancy.

3° Canal de l'Est Branche Sud (Actuellement de 4e et 5e sections).

M. **Pugnière**, Ingénieur en Chef de 1re classe à Épinal.

Arrêté du 31 décembre. — Le 2e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Demouy** (M. **Gaunin**, Ingénieur auxiliaire à Vitry-le-François, licencié à dater du 1er janvier 1885) est supprimé.

Les lignes composant cet arrondissement sont rattachées, savoir :

Ligne de :	Fère-Champenoise à Vitry-le-François.	Études et travaux d'infrastructure et de superstructure.
—	Saint-Florentin à Vitry-le-François, section de Valentigny à Vitry..	

Au 9e arrondissement.

M. **Lancrenon**, Ingénieur ordinaire de 1re classe en congé renouvelable à la Compagnie de l'Est à Châlons-sur-Marne.

Ligne de : Liart à Mézières. . . . . } Études.
— Le Tremblois à Rocroy et à la frontière Belge.. . . }
— de Révigny à Vouziers (Contrôle de travaux).

Au 5e arrondissement.

M. **Thomas**, Sous-Ingénieur à Mézières.

Par suite des dispositions qui précèdent, le nombre des arrondissements entre lesquels est réparti le service de M. **Demouy** est réduit de onze à dix.

Les 3e, 4e, 5e, 6e, 7e, 8e, 9e, 10e et 11e arrondissements actuels prendront respectivement les numéros 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10.

II. CONDUCTEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 28 *décembre* 1884. — M. **Bidaut** (Justin-Eugène), Conducteur de 2e classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies).

Décret du 29 *décembre*. — Sont nommés Chevaliers de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition de M. le Ministre des Travaux Publics).

MM. **Capuron** (Augustin), Conducteur principal ;
Rouland (Jacques-Félix), Conducteur principal.

2° AVANCEMENT.

Arrêté du 15 *décembre* 1884. — M. **Marmey** (Calixte), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de l'Ardèche, au service de la navigation du Rhône, est nommé Conducteur principal.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

27 *novembre* 1884. — M. **Poux** (Ernest), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Doubs, au service du canal du Rhône au Rhin, est mis à la disposition du gouvernement Tuni-

sien, pour être employé au service des travaux publics de la Régence.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

M. Poux est d'ailleurs élevé à la 1re classe de son grade.

1er *décembre*. — M. **Milers** (Victor), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Nièvre, au service des études et travaux du chemin de fer de Tamnay à Château-Chinon, est autorisé à accepter un emploi d'agent-voyer cantonal au service vicinal de ce département.

Il est placé dans la situation de service détaché.

5 *décembre*. — M. **Muraccioli** (Pierre), Conducteur de 4e classe détaché, à la surveillance des travaux d'assainissement du pénitencier de Casabianca (Corse), est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies pour être employé au service des travaux de l'Administration pénitentiaire à la Guyane.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Richard** (Pierre), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Loire, au service des études du canal de jonction de la Loire au Rhône, est autorisé à entrer au service de la ville de Saint-Étienne, pour occuper l'emploi d'Ingénieur-Directeur de la voirie municipale.

Il est placé dans la situation de service détaché.

8 *décembre*. — M. **Boy** (Adolphe), Conducteur de 3e classe en congé renouvelable au service de la Compagnie du canal d'irrigation de Lalande à Toulouse, est mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service de l'hydraulique agricole du département des Pyrénées-Orientales.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Boursican** (Baptiste), Conducteur de 4e classe en congé sans traitement, est mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service de l'hydraulique agricole du département des Pyrénées-Orientales.

Il est placé dans la situation de service détaché.

12 *décembre*. — M. **Ganteaume** (Augustin), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département du Var, est autorisé à entrer au service de l'assainissement de la ville de Toulon.

Il est placé dans la situation de service détaché.

26 *décembre*. — M. **Bourven** (François), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Finistère, au service de construction du chemin de fer de Quimper à Douarnenez, est mis à la disposition de M. l'Ingénieur en chef **Rondel** pour être attaché

au service de la mission française des travaux publics de Grèce. Il sera considéré comme étant en service détaché.

4° CONGÉS.

5 *décembre* 1884. — M. **Prudhomme** (Victor), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de l'Aisne, est mis en congé sans traitement et autorisé à entrer au service de la Compagnie française pour le desséchement du lac Copaïs en Grèce.

8 *décembre*. — M. **Gauliard** (Jean-Baptiste), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Côte-d'Or, au service du canal de Bourgogne, est mis en congé sans traitement, et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (service de la voie).

12 *décembre*. — M. **Gendre** (François), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la Commission du nivellement général de la France, est mis, sur sa demande, en congé sans traitement et autorisé à accepter l'emploi d'agent-voyer de la commune d'Aubervilliers.

20 *décembre*. — M. **Carité** (Edmond), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la 4e section de la navigation de la Seine, est mis, sur sa demande, en congé sans traitement pendant un an.

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

12 *décembre* 1884. — M. **Duffaud** (Pierre), Conducteur de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à continuer ses fonctions au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi (Exploitation), à la résidence de Bordeaux.

Idem. — M. **Gervais** (Numa), Conducteur de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à continuer ses fonctions au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi (Exploitation), à la résidence de Bordeaux.

Idem. — M. **Andrieu** (Pierre), Conducteur de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable, pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à continuer ses fonctions au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi (Exploitation), à la résidence de Bessières (Haute-Garonne).

12 *décembre.* — M. **Barre** (Pierre), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à continuer ses fonctions au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi (Exploitation), à la résidence de Bordeaux.

Idem. — M. **Le Nestour** (Jules), Conducteur de 4e classe en congé renouvelable, est maintenu, sur sa demande, dans la même situation, pour une nouvelle période de cinq ans.

15 *décembre.* — M. **Puech** (Auguste), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à continuer ses fonctions au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans (Exploitation), à la résidence de Paris.

Idem. — M. **Lestendie** (Henri), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à continuer de remplir les fonctions d'Ingénieur au service de la Société métallurgique du Périgord à Fumel (Lot-et-Garonne).

Idem. — M. **Royère** (Théophile), Conducteur de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à continuer ses fonctions au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi (Exploitation), à la résidence de Bordeaux.

Idem. — M. **Decoux** (Michel), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à continuer ses fonctions au service de la compagnie des chemins de fer du Midi (Exploitation), à la résidence de Bordeaux.

Idem. — M. **Poisson** (Arthur), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à continuer de remplir les fonctions d'Architecte-voyer de la ville de Mayenne.

Idem. — M. **Robineau** (Léon), Conducteur de 1re classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à continuer ses fonctions au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est (Construction), à la résidence de Langres.

Idem. — M. **Michel** (Antoine), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à continuer de remplir les fonctions d'agent-voyer municipal de la ville de Nevers.

Idem. — **M. Doléac** (Ulysse), Conducteur de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à continuer ses fonctions au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi (Exploitation), à la résidence de Bordeaux.

20 *décembre.* — **M. Fourneret** (Pierre), Conducteur de 1re classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à continuer de remplir les fonctions de Directeur technique des Mines de Mont-Saint-Martin à Longwy (Meurthe-et-Moselle).

Idem. — **M. Rivière** (Auguste), Conducteur de 3e classe en congé sans traitement est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service central de l'entretien et de la surveillance des chemins de fer de l'Ouest.

23 *décembre.* — **M. Dautrey** (Henri), Conducteur de 4e classe en congé sans traitement est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est (Exploitation), à la résidence de Reims.

26 *décembre.* — **M. Semence** (Eugène), Conducteur de 4e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à continuer d'exercer les fonctions d'Architecte-voyer de la ville de Château-Chinon.

6° DÉMISSSION.

20 *décembre* 1884. — Est acceptée la démission de **M. Pellé** (Émile), Conducteur de 4e classe attaché au service maritime du département du Nord.

7° RETRAITES.

	Date d'éxécution
M. Marmey (Calixte), Conducteur principal, Ardèche, service de la navigation du Rhône.	1er janvier 1885.
M. Jattin (François), Conducteur principal, Gironde, service maritime et service de la 1re section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi.	17 janvier 1885.
M. Colin (Joseph), Conducteur principal, Côte-d'Or, service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Bonneau du Martray.**	20 janvier 1885.
M. Letellier (Augustin), Conducteur de 2e classe en congé illimité.	2 janvier 1885.

	Date d'exécution.
M. **Stéfanopoli** (Michel), Conducteur de 1re classe, Corse, service de la construction du chemin de fer d'Ajaccio à Bastia.	30 janvier 1885.
M. **Moulinas** (Eugène), Conducteur principal, Bouches-du-Rhône, service ordinaire.	7 février 1885.
M. **Jolibois** (Gustave), Conducteur de 2e classe, Somme, service ordinaire.	22 février 1885.
M. **Barthelemy** (Louis), Conducteur principal, Meurthe-et-Moselle, service ordinaire. . . .	1er Mars 1885.
M. **Marmet** (Ferdinand), Conducteur principal, Seine, service de la 1re section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est.	1er Mars 1885.

8° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Poitrenaud** (Athanase), Conducteur de 3e classe en congé illimité.	»
M. **Jousse** (Victor), Conducteur de 3e classe, Indre, service ordinaire.	6 nov. 1884.
M. **Ducastel** (Hildevert), Conducteur de 1re classe, Seine, service ordinaire.	9 nov. 1884.
M. **Harquet**, Conducteur de 4e classe détaché au service des Travaux Publics de la Cochinchine.	21 nov. 1884.
M. **Rolo** (Louis), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable.	9 déc. 1884.

9° DÉCISIONS DIVERSES.

27 *novembre* 1884. — M. **Kernevès** (Olivier), Conducteur de 2e classe en retrait d'emploi sans traitement, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de l'Eure.

29 *novembre*. — M. **Bordes** (Léonce), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lemoyne**, passe au service ordinaire du département de la Seine.

1er *décembre*. — M. **Collonge** (Pierre,) Conducteur de 3e class attaché, dans le département de la Haute-Savoie, au service d chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Koziorowicz** passe au service ordinaire du même département.

1er *décembre*. — M. **Dunand** (Paul), Conducteur de 3e classe détaché au service du Ministère de l'Agriculture pour les études du canal d'irrigation d'Apt à Forcalquier, passe au service ordinaire du département de Vaucluse.

5 *décembre*. — M. **Baffer** (François), Conducteur de 4e classe détaché au service du Ministère de l'Agriculture pour les études du canal d'irrigation d'Apt à Forcalquier, passe au service ordinaire du département de Vaucluse.

Idem. — M. **Vallée** (Zacharie), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Haute-Marne, au service de la navigation de la Marne (1re section), passe, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Marne (2e section).

Idem. — Sont rapportées les dispositions de l'arrêté du 24 novembre 1884, d'après lesquelles M. **Bergé** (Pierre), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de l'Allier, au service de la navigation a été attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes.

M. **Bergé** passe au service ordinaire du département du Var.

9 *décembre*. — M. **Poustomis** (Alfred), Conducteur de 4e classe attaché dans le département de la Corse, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Margerid**, passe au service ordinaire du département d'Oran.

Idem. — M. **Artaud** (Claude), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Puy-de-Dôme, au service de la construction du chemin de fer de Vichy à Ambert, passe au service ordinaire du département de l'Allier.

Idem. — M. **Pruchon** (Réné), Conducteur de 2e classe, attaché au service de la 1re section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans, passe du département du Cher dans le département de l'Allier.

Idem. — M. **Bilbaut** (Louis), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Nièvre, passe au service de la construction du chemin de fer de Tamnay à Château-Chinon, même département.

Idem. — M. **Russaouen** (Eugène), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Finistère, au service de la construction du chemin de fer de Rosporden à Concarneau, [illegible], dans le département de la Vienne, au service de la construction du chemin de fer de Châtellerault à Tournon-Saint-[illegible]in.

[illegible]*m*. — M. **Lefolcalvez** (Gustave), Conducteur de 3e classe [illegible]hé, dans le département du Finistère, au service de la con-

struction du chemin de fer de Quimper à Pont-l'Abbé, passe dans le département de la Vienne, au service de la construction du chemin de fer de Châtellerault à Tournon-Saint-Martin.

12 *décembre.* — **M. Gateau** (Amédée), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Seine, au service central du matériel fixe des chemins de fer construits par l'État, est nommé régisseur pour les dépenses de ce service.

Idem. — **M. Raffin** (Alfred), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Yonne, au service de la construction du chemin de fer d'Auxerre à Gien, passe au service ordinaire du département d'Alger.

Idem. — **M. François** (Jules), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département du Jura, passe au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Picquenot**, même département.

Idem. — **M. Pérot** (Léon), Conducteur de 3e classe en congé sans traitement, est remis en activité et attaché, dans le département du Var, au service de la construction du chemin de fer de Draguignan à Cagnes.

15 *décembre.* — **M. Legrand** (Édouard), Conducteur principal, attaché, dans le département du Nord, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Doniol**, passe au service ordinaire du même département.

18 *décembre.* — **M. Lahargue** (Joseph), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées, passe au service maritime du département de la Gironde.

20 *décembre.* — **M. Sanquin** (Marcel), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine (1re section, 2e division), passe dans le département de l'Aisne, au service de la navigation de l'Aisne et du canal de l'Oise à l'Aisne.

Idem. — **M. Salley** (Gustave), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Saint-Nazaire à Châteaubriant, passe au service des ports maritimes du littoral Nord du même département,

23 *décembre.* — **M. Fleury** (Émile), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de l'Hérault, au service de la 2e section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, passe, dans le département de la Seine, au service de la 1re section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est.

Idem. — **M. Mazauric**, Conducteur de 4e classe attaché au ser-

vice de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lenclud**, passe du département de l'Hérault dans le département du Tarn.

26 *décembre*. — M. **Cousteau** (Maurice), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Hérault et au service de la 2e section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, reste exclusivement attaché à ce dernier service (même département).

L'Éditeur-Gérant : DUNOD.

Paris. — Typographie J. LECLERC, 14, rue Delambre.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 33)

[20 juin 1884.]

Marais (Desséchement de). — Syndicat du canal de Buzay. — Ancien arrêt du Conseil. — Travaux par l'État. — Subvention allouée par l'assemblée générale. — Répartition par voie de taxes. — (Sieur Simon contre le syndicat de Buzay.)

Décidé que les dispositions de l'arrêt du Conseil d'État du roi du 14 février 1713, relatif au desséchement des marais situés sur les rives du lac de Grand-Lieu et rivières affluentes (Loire-Inférieure), n'ont été abrogées ni par la loi du 14 floréal an XI ni par celle du 16 septembre 1807 (*).

Le décret du 16 mai 1881, qui a déclaré d'utilité publique les travaux en vue d'amener le desséchement complet des marais qui entourent le lac de Grand-Lieu et les rivières voisines, est la continuation et l'achèvement des travaux entrepris en exécution de l'arrêt du Conseil du 14 février 1713. En conséquence, l'assemblée générale de l'association avait compétence pour voter une subvention au profit de l'État qui exécutait les travaux, et la taxe établie sur les propriétaires de marais à l'effet de rembourser à l'État cette subvention promise doit être répartie entre les propriétaires, d'après les bases établies par l'arrêt du Conseil de 1713 et l'ordonnance de l'intendant de Bretagne du 29 mai 1767, qui a été prise en exécution de cet arrêt.

Dépens. — Réclamation sans frais.

Vu la requête présentée pour le sieur Simon... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 24 février 1882, par lequel le conseil de préfecture de la Loire-Inférieure a rejeté sa demande en décharge de la taxe qui lui a été imposée, pour l'année 1881, sur les rôles de la société du canal de Buzay, en vu l'assurer le payement de la subvention de 142 000 francs con- se au profit de l'État par ladite société, à raison des avantages

---

(*) Voy. 6 juillet 1854, Naudin, *Ann.* 1855, p. 1.

que les travaux d'amélioration de la vallée de l'Acheneau doivent procurer aux terrrains compris dans le périmètre de l'association;

Ce faisant, attendu que : 1° l'assemblée générale des commissaires de la société du canal de Buzay, élue en 1879 uniquement pour veiller à la conservation et à l'entretien du desséchement opéré en 1713, n'avait ni qualité ni mandat pour décider une entreprise nouvelle qui devait apporter une modification profonde à l'état de choses antérieur; qu'en s'engageant à contribuer pour 142 000 francs aux travaux projetés par l'État, elle a excédé ses pouvoirs; 2° que c'est à tort que cette somme a été répartie entre les propriétaires au prorata de la superficie de leurs terrains, selon le mode établi par l'arrêt du 14 février 1713 pour le desséchement primitif, mais qu'elle devait l'être, conformément à l'article 2 de la loi du 14 floréal an XI, par un règlement d'administration publique, suivant l'intérêt de chacun; que les hauts marais, loin de profiter des nouveaux travaux, perdront de leur valeur par suite de l'abaissement du plan d'eau nécessaire à leur fertilité, et dès lors, ne peuvent être imposés à la même taxe que les marais inférieurs, qui seuls acquerront une plus-value; lui accorder la décharge demandée et renvoyer les parties à se pourvoir devant le gouvernement pour obtenir un règlement d'administration publique qui détermine les bases de la répartition de la dépense proportionnellement à l'intérêt de chacun, si elle est approuvée par les propriétaires intéressés à la suite d'élections nouvelles;

Vu le mémoire en défense présenté pour le syndicat du canal de Buzay... tendant au rejet de la requête avec dépens, par les motifs que les travaux d'amélioration de la vallée de l'Acheneau avaient pour objet de continuer l'œuvre du desséchement, entreprise en 1713, et qui n'avait reçu qu'une exécution incomplète; que l'assemblée générale des commissaires de la société du canal de Buzay puisait dans l'arrêt du Conseil du 14 février 1713 et l'ordonnance du 28 septembre 1830, qui l'ont organisée, les pouvoirs nécessaires pour souscrire l'engagement qui lui était réclamé par l'État comme condition de l'exécution de ces travaux; que, d'autre part, l'association a été formée antérieurement à la loi du 14 floréal an XI, en vue du desséchement de tous les marais; que, tant que le but poursuivi n'aura pas été atteint, les charges doivent demeurer les mêmes pour tous les associés, et que c'est donc avec raison que la taxe a été établie conformément aux règlements particuliers qui la régissent;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Simon... dans

lequel il déclare persister dans ses conclusions, attendu que le desséchement de 1713 a été entièrement achevé tel qu'il a été prévu, et que les nouveaux travaux projetés par l'État, qui intéressent surtout la navigation, s'étendent au delà du périmètre du syndicat, comportent une dépense considérable et ont été nécessités par la création du canal maritime de la Loire, constituent une entreprise absolument distincte à laquelle l'assemblée générale des commissaires, dont la mission était limitée à l'entretien et à la conservation du canal de Buzay, ne pouvait prêter son concours financier ; qu'en tous cas, l'imposition devait être établie, non pas d'après les bases adoptées par l'arrêt du Conseil de 1713 pour fournir à la dépense de travaux exécutés dans des conditions différentes, mais conformément aux prescriptions de la loi du 16 septembre 1807, en tenant compte de la valeur des terres imposées et de leur intérêt au nouveau desséchement ;

Vu l'arrêt du Conseil du 14 février 1713 relatif au desséchement des marais situés sur les rives du lac de Grand-Lieu et rivières affluentes, l'ordonnance de l'intendant de Bretagne du 29 mai 1767 qui fixe la cotisation des diverses communes intéressées audit desséchement, et l'ordonnance du 28 septembre 1830 portant règlement pour la société du canal de Buzay ;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII, du 14 floréal an XI et du 16 septembre 1807 ;

Sur le moyen tiré de ce que l'assemblée générale des commissaires de la société du canal de Buzay aurait excédé ses pouvoirs en s'engageant à payer à l'État une subvention de 142000 francs pour l'exécution de travaux d'amélioration dans la vallée de l'Acheneau :

Considérant que la société du canal de Buzay, constituée en vertu de l'arrêt du Conseil du 14 février 1713, a été formée en vue de parvenir au desséchement de tous les marais situés autour du lac de Grand-Lieu et des rivières voisines, et que les travaux déclarés d'utilité par le décret du 16 mai 1881 sont destinés à procurer aux terrains compris dans son périmètre le desséchement qu'elle avait pour objet de réaliser ; qu'en vertu des textes ci-dessus visés qui régissent l'association, il appartenait à l'assemblée générale des commissaires d'ordonner l'exécution de travaux d'approfondissement et d'élargissement du canal de Buzay, ainsi que de la rivière l'Acheneau, dans le but d'assurer l'écoulement des eaux dans la vallée et de compléter l'œuvre du desséchement dont elle a la surveillance et la direction ; que, dès lors, et dans les circonstances de l'affaire, le requérant n'est pas fondé à sou-

tenir qu'elle n'a pu, sans excéder ses pouvoirs, contribuer à partie de la dépense des travaux de cette nature entrepris par l'État;

Sur le moyen tiré de ce que les taxes n'auraient pas été réparties proportionnellement à l'intérêt des propriétaires :

Considérant que l'arrêt du Conseil du 14 février 1713 ordonne que, pour fournir à la dépense du desséchement de tous les marais compris dans le périmètre de la société du canal de Buzay, il sera établi une imposition par journal de terre sur les propriétaires desdits marais, jusqu'à concurrence de 50 000 livres, et que, dans le cas où le fonds desdites 50 000 livres ne se trouvera pas suffisant il y sera pourvu sur le pied de la première imposition par l'intendant de Bretagne, et ce, sur les délibérations qui seront prises à ce sujet dans l'assemblée des députés des paroisses; que, conformément à cette règle, l'ordonnance de l'intendant de Bretagne du 29 mai 1767, qui a prescrit la levée d'une somme de 26 253 livres pour la confection de travaux jugés nécessaires à cette époque, a fixé le montant de la contribution de chaque paroisse au prorata de l'étendue des terrains, et qu'aux termes de l'article 3 de l'ordonnance royale du 28 septembre 1830, qui a constitué en association syndicale les propriétaires de marais de la vallée de l'Acheneau, l'ordonnance du 29 mai 1767 doit continuer à servir de base pour la répartition des dépenses entre les sections; que les dispositions de ces anciens règlements n'ont été abrogées ni par la loi du 14 floréal an XI ni par celle du 16 septembre 1807; qu'ainsi, c'est avec raison que, conformément aux bases ci-dessus indiquées, les taxes ont été réparties entre les propriétaires en raison du nombre d'hectares possédés par chacun d'eux;

Sur les conclusions du syndicat tendant à la condamnation du requérant aux dépens :

Considérant, que, d'après l'article 20 de l'ordonnance du 28 septembre 1830, la perception des taxes doit être faite dans la forme des contributions directes, et qu'aux termes de l'article 30 de la loi du 21 avril 1832, le recours contre les arrêtés du conseil de préfecture, en matière de contributions directes a lieu sans frais; que, dès lors, le syndicat du canal de Buzay n'est pas fondé à demander la condamnation du sieur Simon aux dépens... (Rejet. Conclusions du syndicat à fin de dépens rejetées.)

(N° 34)

[20 juin 1884.]

Pensions civiles. — Ponts et Chaussées. — Conducteur. — Services antérieurs à 1854 (comme surnuméraire, chef cantonnier, chef d'atelier et piqueur) non admissibles pour constituer le droit à pension. — Retraite par limite d'âge mais sans infirmités. — Rejet de la demande de pension. — (Sieur Sanguinet.)

L'agent des Ponts et Chaussées qui est mis à la retraite par limite d'âge, en exécution de la circulaire du 24 mai 1878, n'est pas fondé à soutenir que cette mise à la retraite équivaut à un certificat de maladie ou d'infirmité qui lui donne droit à une pension exceptionnelle.

Vu la requête du sieur Sanguinet... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision du 5 août 1882 par laquelle le Ministre des Travaux Publics a rejeté sa demande tendant à l'allocation d'une pension de retraite ;

Ce faisant, attendu que c'est à tort que le Ministre a refusé de lui compter pour l'établissement de son droit à pension le temps qu'il a passé dans l'Administration des Ponts et Chaussées de 1840 à 1852 ; que si, une fois cette erreur réparée, il n'atteint pas les trente années de service exigées pour obtenir une pension à titre d'ancienneté, il réunit le temps de service nécessaire pour obtenir une pension à titre exceptionnel, conformément à l'article 11 §, 3, de la loi du 9 juin 1853 ; qu'ayant quitté l'Administration par application de la circulaire ministérielle du 24 mai 1878 sur l'application de la limite d'âge, il doit être considéré comme s'étant trouvé à cette époque hors d'état de continuer ses fonctions et, par suite, fondé à réclamer une pension pour cause d'infirmités ; le renvoyer devant le Ministre des Travaux Publics pour y être procédé à la liquidation de sa pension de retraite par l'application de l'article 11 de la loi du 9 juin 1853 ;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... tendant
ejet ;...
1 le décret du 7 fructidor an XII ;
1 la loi du 9 juin 1853 ;
nsidérant qu'il résulte de l'instruction que, jusqu'en 1852, le
Sanguinet n'a exercé dans l'Administration des Ponts et

Chaussées que les emplois de surnuméraire, chef cantonnier, chef d'atelier et piqueur ; que, d'après le décret du 7 fructidor an XII, seul applicable en ce qui concerne les services antérieurs au 1er janvier 1854, le temps passé dans lesdits emplois ne saurait entrer en compte pour la liquidation de la pension ; qu'en vertu de l'article 19 du décret du 13 octobre 1851, il en est de même, sauf pour les cinq premières années, du temps que le requérant a passé, du 1er janvier 1863 au 20 avril 1880, dans la position de congé illimité ; que, déduction faite de ces services, le sieur Sanguinet ne réunit point le nombre d'années nécessaires pour obtenir une pension à titre exceptionnel par application de l'article 11, § 3, de la loi du 9 juin 1853 ; que, d'ailleurs, il ne justifie d'aucune infirmité qui soit de nature à lui donner droit à cette pension, pour le cas où il réunirait le temps de service exigé par la loi... (Rejet.)

(N° 35)

[20 juin 1884.]

Travaux publics. — Occupation temporaire. — Arrêté d'autorisation rapporté. — Non lieu à statuer. — (Sieur Lacour.)

Vu la requête du sieur Lacour... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté notifié au requérant à la date du 21 novembre 1881, par lequel le préfet de la Charente-Inférieure a autorisé l'occupation temporaire d'un terrain appartenant au sieur Lacour sur le territoire de la Rochelle, pour l'exécution du raccordement de la gare des chemins de fer de l'État avec celle de la compagnie des chemins de fer d'Orléans ;

Ce faisant, attendu que ledit arrêté n'avait pas un caractère temporaire, et qu'il avait pour objet l'exploitation et non l'établissement d'un chemin de fer, qu'ainsi il ne se rattachait pas à l'exécution d'un travail public, dire que l'arrêté attaqué est entaché d'excès de pouvoirs ;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872 ;

Considérant qu'il résulte de la lettre ci-dessus visée du Ministre des Travaux Publics que, par un arrêté du 31 octobre 1863, le préfet du département de la Charente-Inférieure a rapporté son précédent arrêté en date du 19 novembre 1881 ; que, dès lors, le recours formé par le sieur Lacour contre cet arrêté est devenu sans objet... (Il n'y a lieu de statuer.)

(N° 36)

[27 juin 1884.]

Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Associations syndicales. — Taxes. — Bases — Commission spéciale. — Réclamations. — Délai. — (Syndicat de Lancey à Grenoble contre Compagnie des chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée) (*).

Lorsque les bases arrêtées par la commission spéciale et d'après lesquelles les taxes syndicales ont été établies, ont été modifiées par le conseil de préfecture, sur le recours d'intéressés, ces nouvelles bases n'ont pas besoin, pour servir à la confection de nouveaux rôles, d'être, à peine de nullité, soumises à l'homologation de la commission spéciale (**).

(*) Suite de l'arrêté du 22 décembre 1882 (V. *Ann.* 1883, p. 992).

(**) Les demandeurs produisaient à l'appui de leur recours une consultation de M. Gueymard, doyen de la Faculté de droit de Grenoble, dont voici le résumé :

« En droit, les lois de 1807 et de 1865, les avis du Conseil d'État, l'opinion du corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, condamnent ce circuit aussi insolite que dangereux. Les commissions spéciales avaient été organisées par la loi de 1807 qui leur a donné des attributions contentieuses. La loi de 1865 transporta aux conseils de préfecture les attributions des commissions, et pendant un certain temps, ce fut de jurisprudence qu'elles avaient presque cessé d'exister. Mais depuis une décision du 26 décembre 1874, il fut admis qu'elles subsisteraient encore pour exercer les attributions administratives qu'elles tenaient de la loi de 1807, et ce par interprétation de l'article 26 de la loi du 21 juin 1865. Une décision du 3 mars 1876 (de Bernis, *Ann.* 1877, p. 1383), a adopté cette interprétation. Pour assurer régulièrement la direction des commissions syndicales dans les nombreux syndicats de l'Isère, M. le préfet a demandé des instructions à l'administration supérieure. M. le Ministre a demandé l'avis des ingénieurs de l'Isère. Un grand travail a été fait par M. Taratte, le 3 février 1877, et, après un complément d'instruction, le Conseil d'État a rendu un avis solennel, le 15 janvier 1878, au rapport de M. Chabrol. Dans son travail, M. Taratte, après avoir indiqué que le travail des commissions approuvé par le préfet peut être déféré au conseil de préfecture, s'exprime ainsi : « Quant aux décisions qui interviendraient ultérieurement, elles confir- « meraient ou modifieraient, pour la partie à laquelle elles se rapporteraient, « les actes de la commission spéciale qui sortiront pour le surplus leur plein « et entier effet, *sans qu'il soit besoin d'appeler cette commission à enre- « gistrer les décisions du conseil de préfecture.* » En un mot, la situation « se paraît être tout aussi analogue à ce qu'elle était sous le régime précé- « dent, dans le cas où les mesures arrêtées par la commission étaient attaquées « par la voie contentieuse devant le Conseil d'État. Dans l'avis du Conseil d'État, « 15 janvier 1878, au § 2, traitant de l'estimation par zone des différentes

Dépens. — Pas de dépens en matière de taxes syndicales.

Procédure. — Réclamation. — Délai. — En matière de taxes syndicales, le délai du recours au Conseil d'État ne court pas du jour de la décision, mais de celui de la notification de l'arrêté du conseil de préfecture. — On objecterait en vain que ces taxes syndicales se recouvrant sans frais, les parties n'étaient pas tenus de notifier les arrêtés (*).

Vu les requêtes... pour le syndicat de Lancey à Grenoble... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — deux arrêtés des 17 décembre 1881 et 24 juin 1882, par lesquels le conseil de préfecture de l'Isère a accordé à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, décharge des taxes auxquelles elle avait été imposée pour les années 1881 et 1882 sur les rôles de la section du ruisseau de Gières;

Ce faisant, attendu que c'est à tort que le conseil de préfecture, pour accorder ces décharges, s'est fondé sur ce que les bases de répartition des rôles n'auraient pas été homologuées par la commission spéciale; qu'en effet, cette commission ayant homologué un premier mode de répartition, et ce travail ayant été modifié par le conseil de préfecture, le syndicat avait le droit d'émettre des rôles en adoptant provisoirement les bases arrêtées par le conseil

---

propriétés, on lit : « Considérant que, par suite des divers motifs qui viennent « d'être développés, l'exercice des pouvoirs d'homologation des commissions « spéciales doit s'appliquer à l'ensemble des estimations et précéder le juge- « ment de toute réclamation. » Il est donc certain que l'intervention administrative des commissions est une mesure préalable nécessaire; que quand elle a eu lieu, les oppositions des intéressés ayant saisi le conseil de préfecture, celui-ci juge *in terminis*, sauf le Conseil d'État, et que la commission n'a point à enregistrer la décision. C'est au syndicat à l'appliquer dans ses rôles, aux parties à en surveiller l'application. On comprendrait le retour à la commission s'il fallait bouleverser tout l'ensemble à cause du point modifié peut-être par le Conseil! Mais le reste, non attaqué, demeurant, comme le dit l'*avis* du 15 janvier 1878, cette espèce d'enregistrement ne se comprendrait plus. D'autre part, si le retour à la commission était nécessaire, il le serait même au cas où le Conseil n'aurait rien modifié. La hiérarchie ne permet pas non plus ce retour. La commission subordonnée au Conseil qui est son juge suprême ne peut avoir à enregistrer ce qui émane du Conseil. Et si elle prenait fantaisie de persister? Et si elle interprétait mal? Il faudrait donc encore recourir au Conseil, puis retourner à la commission. En attendant, le rôle ne se recouvrerait pas, les digues seraient emportées, les travaux nécessaires chômeraient, ou bien quelques-uns payeraient pour tous... »

(*) Voy. 22 décembre 1882, syndicat de Lancey, *Ann.* 1883, p. 992 et les notes (*Extrait du Rec. des Arr. du C. d'Et.*).

de préfecture sans qu'il fût nécessaire de les faire homologuer par la commission spéciale; ordonner le rétablissement aux rôles des droits primitivement imposés à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, condamner la compagnie aux dépens;

Vu les observations en défense présentées pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... tendant à ce que le pourvoi du syndicat relatif à l'année 1881 soit rejeté pour cause de déchéance, par le motif que, les réclamations contre les taxes syndicales se jugeant sans frais, les parties ne sauraient être tenues de notifier au syndicat les arrêtés rendus sur leur demande, et qu'il suit de là que le délai d'appel doit courir du jour même de la décision; que, dès lors, l'arrêté attaqué ayant été rendu le 17 décembre 1881, la requête, qui n'a été enregistrée au secrétariat du contentieux que le 1er avril 1882, a été formée tardivement;

Vu les observations présentées pour le syndicat de Lancey à Grenoble... tendant à ce que les pourvois soient déclarés sans objet, attendu que, le Conseil d'État ayant, par décision du 22 décembre 1882, fixé définitivement les bases d'après lesquelles la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée doit être imposée, le syndicat a le droit d'émettre des rôles définitifs qui annuleront les rôles provisoires émis en 1881 et 1882; et, si le Conseil d'État croit devoir statuer, à ce que les taxes imposées primitivement à la compagnie soient rétablies aux rôles;

Vu la loi du 16 septembre 1807 et celle du 21 juin 1865; le décret du 22 juillet 1806;

Considérant que les pourvois formés par le syndicat de Lancey à Grenoble sont tous deux relatifs aux réclamations de la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée pendant les années 1881 et 1882 sur les rôles du syndicat (section du ruisseau de Gières); qu'ils sont fondés sur les mêmes moyens; qu'ainsi, il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule décision

Sur la fin de non-recevoir tirée par la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée de ce que le pourvoi du syndicat du chemin de fer de Lancey à Grenoble n'aurait pas été formé dans le délai de trois mois à partir de la date de l'arrêté attaqué :

nsidérant qu'aux termes de l'article 11 du décret du 22 juil- 1806, le recours au Conseil d'État contre la décision d'une rité qui y ressortit doit être formé dans les trois mois du de la notification de la décision attaquée; que, si en vertu rticles 15 de la loi du 21 juin 1865 et 28 de la loi du 21 avril 1832

combinés, les réclamations en matière des taxes syndicales peuvent être présentées sans frais, et si, en conséquence, la notification de l'arrêté attaqué peut être faite par la voie administrative, sans que les réclamants soient tenus de notifier eux-mêmes cet arrêté par acte extrajudiciaire, ces dispositions n'ont pas eu pour effet de supprimer la nécessité d'un notification à la partie pour faire courir contre elle le délai fixé par l'article 11 précité;

Considérant que la compagnie ne justifie pas que le syndicat ait reçu notification de l'arrêté attaqué plus de trois mois avant l'enregistrement du pourvoi au Conseil d'État; que, dès lors, elle n'est pas fondée à soutenir que ledit pourvoi doit être déclaré non recevable comme formé en dehors des délais légaux;

Au fond et sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens;

Considérant que, pour accorder à la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée décharge des taxes auxquelles elle a été imposée, pour les années 1881 et 1882, sur les rôles du syndicat de Lancey à Grenoble (section du ruisseau de Gières), le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que les bases d'après lequelles lesdites taxes ont été établies n'avaient pas été homologuées par la commission spéciale;

Considérant qu'aux termes de l'article 16 de la loi du 21 juin 1865 les contestations relatives à la fixation du périmètre des terrains compris dans l'association, à la division des terrains en différentes classes, au classement des propriétés en raison de leur intérêt aux travaux, sont jugées par le conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'État;

Considérant que le conseil de préfecture avait, à l'occasion de réclamations antérieures de la compagnie des Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, modifié les bases fixées par la commission spéciale; que les bases nouvelles arrêtées par le conseil de préfecture n'avaient pas besoin, pour être adoptées par le syndicat dans la confection des rôles des années 1881 et 1882, d'être homologuées par ladite commission spéciale; qu'ainsi, c'est à tort que le conseil de préfecture, par ses arrêtés des 17 décembre 1881 et 24 juin 1882, a considéré les rôles établis conformément à ces bases comme irrégulièrement émis et a accordé à la compagnie des Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée décharge des taxes auxquelles elle a été imposée pour lesdites années 1881 et 1882;

Sur les conclusions du syndicat à fin de dépens:

Considérant que les réclamations en matière de taxes syndicales ayant lieu sans frais, il n'y a pas lieu d'allouer de dépens...

(Arrêtés annulés. Rétablissement aux rôles du syndicat de Lancey à Grenoble (section du ruisseau de Gières) pour le montant des taxes auxquelles elle a été imposée. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 37)

[27 juin 1884.]

Domaine public. — Voirie (Grande). — Etangs salés. — Méditerranée. — Délimitation. — Terrains cultivés. — Droit des tiers. — (Ville de Narbonne et sieur Delmas.)

Dans la Méditerranée, le rivage de la mer comprend tout ce qui est couvert par le plus grand flot d'hiver. — En conséquence, n'est pas entaché d'excès de pouvoirs le décret du 19 novembre 1878, qui délimite le rivage de la mer en face de l'étang de Gruissan, en attribuant au domaine public les terrains soumis à l'action du plus grand flot d'hiver, bien que ces terrains fussent cultivés (*).

Le décret portant délimitation des rivages de la mer ne fait pas obstacle à ce que les propriétaires fassent valoir, s'ils s'y croient fondés, devant l'autorité compétente, les droits qu'ils tiennent de leurs titres (**).

(*) Voy. 11 janvier 1873, conflit de Paris-Labrosse, *Ann.* 1874, p. 34, et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement David; — 27 mars 1874, Barlabé, *Ann.* 1875, p. 1125; 15 décembre 1866, conflit société de la Gaffette, *Ann.* 1868, p. 295 et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Aucoc; — 10 mars 1882, Duval, *Ann.* 1883, p. 79 et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Le Vavasseur de Précourt. — Fournier et Enrici Bajon, *Cours d'administration de la marine*, t. Ier, p. 145; — Léon Aucoc, *Revue critique de législation et de jurisprudence*, t. XXXIV.

(**) M. le commissaire du gouvernement, Le Vavasseur de Précourt a conclu au rejet du recours par des considérations dont voici le résumé :

« D'après l'ordonnance sur la marine de 1681, applicable seulement aux rivages de l'Océan, le rivage de la mer comprend tout ce qu'elle couvre et découvre pendant les nouvelles et pleines lunes et jusqu'où le plus grand flot de mars se peut étendre. Dans la mer Méditerranée, on suit toujours la règle du [illegible] romain ainsi formulée dans les Institutes : *Est autem littus maris qua[illegible] hibernus maximus fluctus excurrit.* On s'attache au plus grand flot [illegible]er qui n'est pas le plus grand flot de mars; cette règle appliquée par le [illegible]ment d'Aix a toujours été suivie sans difficulté. Une seconde différence [illegible]rtante doit être signalée entre l'Océan et la Méditerranée. La Méditerranée [illegible]as de marées ou tout au moins pas de marées appréciables sur les côtes [illegible]nce. Le rivage méridional africain de cette mer, moins découpé que le

Vu 1° la requête pour la ville de Narbonne... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, comme entaché d'excès de pouvoirs, — un décret du 19 novembre 1878, portant délimitation du rivage de la mer dans la partie septentrionale de l'étang de Gruissan;

---

rivage septentrional européen, a, en effet, des marées assez notables. A Sfax, en Tunisie, la différence de niveau entre les hautes mers et les basses mers est de 1m,50 et de 2m,60 aux équinoxes. Mais, sur l'autre rive, découpée en de nombreuses mers et golfes, l'action de la marée est très peu importante. A Venise, la différence de niveau entre la haute et la basse mer est de 0m,60 à 0m,90; elle est de 0m,30 à Livourne et très faible également à Marseille. Il en résulte qu'on ne peut, pour la délimitation du rivage, s'appuyer, comme on l'a fait pour la baie de Seine, sur la hauteur présumée des marées indiquées par le marégraphe et qu'on est forcé de tenir compte de l'action du vent, puisque c'est cette action, beaucoup plus que celle de la lune, qui influe sur la hauteur de la mer. Néanmoins, pas plus que dans l'Océan, on ne doit pas s'attacher, pour tracer la limite du rivage, au flot de tempête : c'est ce qui a été jugé par un arrêt du parlement d'Aix, du 11 mai 1742. Une troisième différence entre l'Océan et la Méditerranée résulte de la configuration même des côtes. On ne trouve pas dans la Méditerranée de fleuves à vastes embouchures comme la Seine, la Loire et la Garonne, la plupart, comme le Rhône et l'Aude, se perdent au milieu de marais et d'étangs salés. Le delta de l'Aude, dit M. Élisée Reclus dans sa *Géographie de la France*, embrasse une étendue de plus de 20 000 hectares et l'Aude charie annuellement 1 700 000 mètres cubes de limon qui se dépose sur les anciens marais du bord de la mer. Les étangs salés, si nombreux sur les côtes du Midi, doivent être, aussi bien dans l'Océan que dans la Méditerranée, compris dans les rivages de la mer, dont ils sont l'annexe. L'ordonnance de 1681 donnait compétence à l'Amirauté pour la pêche sur ces étangs salés, le décret-loi du 9 janvier 1852 assimile cette pêche à la pêche maritime; un arrêt de la Cour de cassation du 24 juin 1842 les définit : « Une baie communiquant avec la mer par une issue plus ou moins étroite et qui en est un prolongement, une partie intégrante formée des mêmes eaux, peuplée des mêmes poissons. » Cette issue de communication avec la mer porte généralement le nom de *grau*. Telle est spécialement la situation de l'étang de Gruissan dont il s'agit dans l'affaire soumise au Conseil d'État.

« Ces principes exposés, il ne nous reste plus que quelques mots à dire des faits spéciaux de l'affaire. La ville de Narbonne soutient que les terres étant cultivées ne font pas partie du rivage de la mer, puisqu'elles sont susceptibles de propriété privée. Le même argument avait déjà été produit au sujet de la délimitation de la baie de Seine : il y a lieu d'y répondre que des terrains cultivés peuvent faire partie du rivage de la mer; il résulte de nombreuses dispositions de l'ordonnance de 1681 que ce sont des principes d'intérêt public qui ont fait comprendre les grèves, même cultivées, dans le rivage maritime, afin qu'elles pussent rester libres dans l'intérêt de la navigation (Cass. 11 mar 1818). Dans l'affaire de la baie de Seine, on invoquait l'intérêt du port du Havr qui exigeait que les terrains de la baie restassent libres et non clos, pou recevoir les sables apportés par la marée et détachés des falaises, et empêch ainsi l'obstruction du port du Havre. En second lieu, la ville de Narbonne sou tient que ce sont, non les eaux de la mer, mais celles du canal de la Robine canal qui paraît être un ancien lit de l'Aude, qui ont été refoulées jusqu'au poin

par le motif que ledit décret a compris dans le rivage de la mer des terrains dont la commune requérante a toujours eu la jouissance exclusive et complète, en vertu de titres de propriété dont le plus ancien est une concession faite par l'archevêque de Narbonne antérieurement à l'édit de février 1566 ; que, s'il appartient à l'administration, par application du décret du 21 février 1852 et des principes de la matière, de déterminer par un décret rendu sous forme de règlement d'administration publique les limites du rivage de la mer, elle n'a dans aucun cas le pouvoir d'attribuer au domaine public des choses qui n'en font pas partie par leur nature; que les terrains, objet du litige, sont susceptibles de propriété privée; qu'ils sont cultivés pour la plupart en nature de prairies, et qu'ils ne sont jamais recouverts par la laisse des hautes mers lors du plus grand flot d'hiver, mais que les eaux qui les envahissent à cette époque ne sont autre chose que les eaux de débordement du canal de la Robine; qu'ainsi le décret attaqué n'a pu sans excès de pouvoirs incorporer lesdits terrains au domaine public;

Vu 2° la requête... pour le sieur Delmas... dans laquelle il conclut par les mêmes motifs que la ville de Narbonne à l'annulation pour excès de pouvoirs du décret ci-dessus énoncé, par le motif notamment que le requérant est propriétaire, en vertu de

---

où la délimitation a été faite. Sur cette question, le Conseil d'État n'a qu'à se référer à un précédent arrêt du 27 mars 1874, (V. *Ann.* 1875, p. 1123,) relatif à l'étang de Bages, voisin de l'étang de Gruissan, et d'où il résulte que le débordement des eaux de la Robine ne pouvait produire une surélévation appréciable des eaux de l'étang. Enfin, la ville de Narbonne et le sieur Delmas ont produit d'anciens titres de propriété... Ces titres ne sauraient prévaloir contre les constatations matérielles de la délimitation, sauf réserve au profit de ceux qui les invoquent, de leur droit à indemnité à faire valoir devant l'autorité judiciaire (Trib. des conflits, 11 janvier 1873, V. *Ann.* 1874, p. 34). On cite notamment ce fait qu'en 1814, après la bataille de Toulouse, 30 000 hommes de l'armée du maréchal Soult auraient campé sur des terrains compris dans le delta de l'Aude. La situation des lieux était peut-être alors différente et d'ailleurs la bataille de Toulouse ayant eu lieu le 10 avril, il se peut que des troupes aient pu, en dehors de l'époque des grands flots d'hiver, camper sur des terrains qui étaient alors à l'abri de la mer. La discussion des titres anciens de propriété est donc prématurée et en dehors de la question de délimitation, devant le Conseil d'État actuel leur examen échappe et qui a simplement à décider si les constatations matérielles de la commission sanctionnées par le décret attaqué, sont exactes; or affirmative n'est pas douteuse : la commission a, en effet, constaté sur les lieux la limite atteinte par les eaux de la mer; cette laisse des hautes mers est déterminée en fait par une ligne de dépôts de varechs et d'algues marines. »

(*Extrait du Rec. des Arr. du C. d'Et.*)

titres antérieurs à l'année 1566, de plusieurs parcelles de terrain qui ont été comprises par le décret attaqué dans le rivage de la mer, bien qu'elles ne soient par habituellement recouvertes par le plus grand flot d'hiver ;

Vu les observations du Ministre de la Marine par lesquelles il expose que le décret attaqué rendu par application du décret-loi du 21 février 1852, a été précédé d'une instruction régulière et complète, que d'ailleurs la légalité n'en saurait être contestée, et conclut en conséquence au rejet du pourvoi;

Vu les observations du Ministre des Finances tendant au rejet du pourvoi par le motif que le décret attaqué, rendu par application du décret-loi du 21 février 1852, après que toutes les formalités avaient été régulièrement remplies et sous la réserve des droits des tiers, s'est borné à séparer des propriétés riveraines les terrains baignés par le plus grand flot d'hiver et faisant à ce titre partie du rivage de la mer aux termes de la loi romaine qui régit la matière en ce qui concerne la mer Méditerranée; qu'en fait il a été procédé à la délimitation en relevant la cote de tous les emplacements que des bourrelets de varechs ou d'algues désignaient comme ayant été recouverts par la laisse des hautes mers et en fixant la ligne de niveau prise pour limite du rivage à une hauteur moyenne entre les diverses cotes observées; que postérieurement à cette première opération, deux commissions réunies en 1876 et en 1877 sur l'ordre du Ministre de la Marine pour vérifier l'exactitude des constatations précédentes, ont reconnu que les terrains compris dans la délimitation étaient habituellement recouverts par le plus grand flot d'hiver et que les eaux de débordement du canal de la Robine n'avaient pas pour effet, comme l'ont prétendu à tort les requérants, d'exhausser d'une manière appréciable le niveau de l'étang salé ; qu'ainsi c'est avec raison que les terrains, objet du litige, ont été compris par le décret précité dans les limites du rivage de la mer ;

Vu la loi des 22 décembre 1789, 8 janvier 1790, section 3, article 2, et le décret du 21 février 1852 ;

Vu la loi des 7-14 octobre 1790 et celle du 24 mai 1872 ;

Considérant que les pourvois ci-dessus visés sont dirigés contre le même décret, et que dès lors, il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule et même décision;

Considérant que pour demander l'annulation du décret du 19 novembre 1878 portant délimitation du rivage de la mer dans la partie septentrionale de l'étang salé de Gruissan, les requérants se fondent sur ce que ledit décret aurait compris dans le domaine

public des parcelles soustraites à l'action du plus grand flot d'hiver et susceptibles de propriété privée, et sur ce qu'il aurait méconnu des droits de propriété existant en vertu de titres antérieurs à l'année 1566;

Considérant que le décret attaqué a fixé les limites de l'étang d'après une ligne pointillé bleue sur le plan annexé audit décret, qui est la ligne de niveau à la cote de 0,80 centimètres, cote moyenne des emplacements où la laisse des hautes eaux était constatée par des dépôts de varechs ou d'algues; qu'il résulte de l'instruction et notamment des procès-verbaux de deux commissions réunies successivement, sur l'ordre du Ministre de la Marine à l'effet de vérifier l'exactitude des constatations matérielles faites par la première commission, et qui ont opéré l'une, le 16 et le 19 mai 1876 et l'autre le 28 mai, le 11 juin et le 9 juillet 1877, que les terrains compris dans les limites tracées par le décret sont habituellement couverts par le plus grand flot d'hiver, et qu'enfin le débordement des eaux du canal de la Robine ne peut dans aucun cas produire une surélévation appréciable des eaux de l'étang de Gruissan; qu'il suit de là que le décret attaqué a été pris dans la limite des pouvoirs qui appartiennent à l'autorité supérieure en vertu des lois ci-dessus visées, et que les requérants ne sont pas fondés à en demander l'annulation, par application des lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

Considérant, d'ailleurs, que le décret susvisé, dans son article 1er, réserve expressément les droits des tiers, et qu'il ne fait pas obstacle à ce que la commune de Narbonne et le sieur Delmas fassent valoir, s'ils s'y croient fondés, devant l'autorité compétente, les droits qui leur auraient été conférés sur le domaine public antérieurement à l'année 1566 (Rejet.)

(N° 38)

[27 juin 1884.]

Domaine public. — Voirie (Grande). — Rivière. — Délimitation. — Recours. — Vérification préalable confiée à un Inspecteur général des Ponts et Chaussées pour reconnaître si un îlot compris par un arrêté de délimitation dans le domaine public est recouvert pendant les crues ordinaires de la rivière coulant à pleins bords sans débordement. — (Dame de la Tombelle.) (*).

(*) Voy. 22 juillet 1881, Duval (aff. de la baie de Seine), *Ann.* 1882, p. 1255 et la note.

Vu la requête pour la dame de La Tombelle... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision du 2 août 1881, par laquelle le Ministre des Travaux Publics a rejeté sa réclamation contre un arrêté du préfet de la Dordogne, du 24 septembre 1878, qui a déclaré que l'îlot de la Treille faisait partie du domaine public ;

Ce faisant, attendu que la dame de La Tombelle est en possession de temps immémorial de l'îlot de la Treille, qui a été détaché par les crues de la rivière de la propriété qu'elle possède sur la rive gauche ; que cet îlot n'est pas recouvert par les plus hautes eaux de la Dordogne coulant sans débordement ; qu'ainsi il ne fait pas partie du domaine public fluvial ; que, d'ailleurs, l'arrêté préfectoral n'a pas été pris dans l'intérêt de la navigabilité, mais dans un intérêt exclusivement domanial, ainsi que cela résulte du dispositif qui déclare l'îlot de la Treille faire partie du domaine public avant de fixer les limites de ce domaine ; qu'ainsi il y a eu un véritable détournement de pouvoirs de la part de l'administration ; annuler l'arrêté du préfet et la décision confirmative du Ministre ; mettre les dépens à la charge de l'État ; subsidiairement, ordonner une vérification contradictoire de l'état des lieux ;

Vu le mémoire en défense présenté pour le Ministre des Travaux Publics tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que l'arrêté du préfet a été pris dans la limite de ses pouvoirs et qu'il a été reconnu que l'îlot de la Treille était couvert par les eaux de la rivière coulant à pleins bords sans débordement ;

Vu les lois des 22 décembre 1789, 8 janvier 1790 (section 3, article 2) ;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872 ;

Considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de statuer immédiatement et qu'il y a lieu d'ordonner, avant faire droit, une vérification contradictoire à l'effet de reconnaître si l'îlot de la Treille qui a été compris dans le domaine public est recouvert, pendant les crues ordinaires d'hiver, par les eaux de la Dordogne coulant à pleins bords sans débordement... (Il sera procédé, avant faire droit, par l'Inspecteur général des Ponts et Chaussées de la circonscription, en présence de la dame de La Tombelle ou de ses représentants dûment appelés, à une vérification pour reconnaître si l'îlot de la Treille est recouvert pendant les crues ordinaires d'hiver par les eaux de la Dordogne coulant à pleins bords sans débordement.)

(N° 39)

[27 juin 1884.]

Travaux publics. — Souscriptions et offres de concours. — Retrait avant l'occupation. — (Sieurs Des Cars et Guédon contre commune de Montamisé).

Une offre de concours pour un travail public peut être soumise à une condition ou être retirée tant qu'elle n'a pas été régulièrement acceptée par le conseil municipal (*).

Vu la requête... pour les sieurs des Cars et Guédon... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 24 février 1882, par lequel le conseil de préfecture de la Vienne les a condamnés à payer le montant de leur souscription pour la construction d'un puits sur la place publique de Montamisé ;

Ce faisant, attendu que, si les sieurs des Cars et Guédon ont souscrit, l'un pour une somme de 200 francs et l'autre pour une somme de 20 francs à l'établissement de ce puits, ils ont déclaré retirer leurs offres le 15 avril 1881, avant leur acceptation par l'autorité administrative; que leur souscription ne pouvait être considérée comme définitive qu'en vertu de l'approbation du préfet qui est intervenue le 16 avril 1881; qu'ainsi c'est à tort que l'arrêté attaqué a permis à la commune de Montamisé d'accepter une offre régulièrement retirée; condamner la commune de Montamisé aux dépens ;

Vu le mémoire en défense présenté pour la commune de Montamisé... tendant au rejet du pourvoi avec dépens, attendu que les souscriptions des sieurs des Cars et Guédon ont été recueillies le 9 février 1881 et acceptées par le conseil municipal dans sa séance du 13 février; que cette délibération a été approuvée par le préfet de la Vienne le 22 février avant la séance du 15 avril, dans laquelle ils ont déclaré retirer les offres par eux faites; que l'arrêté du préfet, en date du 16 avril, n'a eu pour but que de rendre la souscription exécutoire; qu'ainsi les offres des requérants ont été acceptées régulièrement et sont devenues irrévocables ;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 18 juillet 1837 ;

Rapp. 30 avril 1863, de Montalembert, *Ann.* 1863, p. 555; — Voy. aussi l quet, *Traité des travaux publics*, t. II, p. 181.

Considérant que, si à la date du 9 février 1881 les sieurs des Cars et Guédon ont souscrit, l'un pour une somme de 200 francs et l'autre pour une somme de 20 francs à l'établissement d'un puits sur la place publique de Montamisé, il résulte de l'instruction que la liste des souscriptions ainsi recueillies n'a été soumise que le 15 avril 1881 au conseil municipal pour recevoir son approbation; qu'au cours de cette séance, les sieurs des Cars et Guédon ont déclaré qu'ils ne maintiendraient leurs offres précédentes qu'à la condition que le conseil municipal consentirait à modifier l'emplacement du puits et que, sur le refus dudit conseil de faire droit à leur demande, ils ont retiré les offres qu'ils avaient faites, avant leur acceptation par le conseil municipal; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé que la commune de Montamisé était fondée à exiger des sieurs des Cars et Guédon le payement du montant de leurs souscriptions... (Arrêté annulé. Commune condamnée aux dépens.)

(N° 40)

[27 juin 1884.]

Voirie (Grande). — Labour des dépendances d'une route nationale. — Question de propriété. — Non lieu à sursis. — (Ministre des Travaux Publics contre sieur Lauteyrès).

Le fait par un propriétaire riverain d'avoir par ses labours comblé le fossé d'une route nationale, constitue une contravention de grande voirie, encore bien que ce riverain prétendrait être propriétaire du sol du fossé. — En conséquence, c'est à tort que le conseil de préfecture a sursis pour appliquer l'amende et prononcer la condamnation à la réparation du dommage jusqu'à ce qu'il ait été statué sur la question de propriété (*).

Vu le recours formé par le Ministre des Travaux Publics tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 13 octobre 1883, par lequel le conseil de préfecture du Gard a sursis à statuer sur les poursuites dirigées contre le sieur Lauteyrès, propriétaire à Boucoiran, pour avoir défriché et labouré un fossé constituant une dépendance de la route nationale n° 106;

Ce faisant, attendu que c'est à tort que le conseil de préfecture

(*) Voy. 13 avril 1883, Fleury, *Ann.* 1884, p. 23 et le renvoi.

a admis qu'il y avait doute sur la propriété du fossé; qu'en effet, les fossés des routes en font partie intégrante; que le fossé en question a toujours été entretenu par l'administration, et que si, sur certains points, il a été illégalement envahi par les riverains, ce fait n'a pu lui enlever son caractère de domanialité; par ces motifs, annuler l'arrêté attaqué et condamner le sieur Lauteyrès à rétablir les lieux en l'état primitif, la condamnation à l'amende ne pouvant plus être prononcée en raison de la prescription;

Vu les observations en défense du sieur Lauteyrès... tendant au rejet du pourvoi, par le motif que le fossé lui appartient et qu'il en paye l'impôt, que la route est limitée par un mur de soutènement qui la sépare du fossé et des terres riveraines situées à un mètre en contre-bas; que le fossé situé en dehors des alignements régulièrement approuvés est en partie comblé; que des plantations ont été faites sur ses bords, sans opposition de l'Administration;

Vu l'arrêt du Conseil du 17 juin 1721, l'ordonnance du 4 août 1731, l'article 29 de la loi des 19-22 juillet 1791, la loi du 29 floréal an X et la loi du 23 mars 1842;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment des plans et profils ci-dessus visés, que le terrain occupé par le sieur Lauteyrès faisait partie des fossés de la route nationale n° 106; que si ledit sieur Lauteyrès se croyait fondé à soutenir que lesdits fossés avaient été creusés sur un terrain lui appartenant et dont il n'aurait pas été régulièrement exproprié, cette circonstance, qui ne pouvait être invoquée qu'à l'appui d'une demande d'indemnité pour dépossession dudit terrain, n'était pas de nature à faire disparaître la contravention constatée par le procès-verbal ci-dessus visé; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a sursis à statuer sur la poursuite intentée contre ledit sieur Lauteyrès et qu'il y a lieu d'annuler son arrêté de ce chef;

Considérant que l'affaire est en état, et qu'il y a lieu de statuer immédiatement au fond;

Considérant qu'en comblant le fossé et en anticipant par ses labours sur la largeur de la route, le sieur Lauteyrès a contrevenu aux dispositions des arrêts, ordonnance et lois susvisés... (Arrêté annulé. Le sieur Lauteyrès condamné à rétablir les lieux dans leur état primitif dans un délai de dix jours à dater de la notification de la présente décision, ainsi qu'aux frais du procès-verbal.)

(N° 41)

[27 juin 1884.]

Voirie (Grande). — Atelier insalubre autorisé par le préfet de police. — Refus par le préfet de la Seine d'autoriser la pose des tuyaux sous la voie publique. — (Sieur Trié.)

L'autorisation accordée par le préfet de police d'exploiter une fabrique de sulfate d'ammoniaque, à la condition que les eaux résiduaires de cette usine seraient conduites au moyen d'une canalisation établie sous les voies publiques à l'égout et dans la Seine ne fait pas obstacle aux droits qui appartiennent au préfet de la Seine de refuser une permission de voirie pour occuper le domaine public.

Vu les requêtes... pour le sieur Trié... tendant à ce qu'il plaise au Conseil d'État annuler — deux décisions, des 27 juillet et 9 novembre 1881, par lesquelles le préfet de la Seine lui a refusé l'autorisation de déverser dans l'égout de la route nationale n° 7, au moyen d'un tuyau établi sous le trottoir de cette route, les eaux résiduaires provenant de sa fabrique de sulfate d'ammoniaque à Villejuif ;

Ce faisant, attendu que, par arrêté du préfet de police en date du 2 décembre 1878, le requérant a été autorisé à continuer l'exploitation d'un dépôt de vidanges situé à Thiais, route de Villejuif, et à ajouter à ce dépôt la fabrication du sulfate d'ammoniaque ; que, par les décisions attaquées, le préfet de la Seine a commis un excès de pouvoirs en mettant obstacle à l'exécution de l'article 8 dudit arrêté, qui stipule que les eaux résiduaires de la distillation doivent être transportées, au fur et à mesure, par les tonnes de vidange en retour et sur un point de déchargement en communication avec l'égout de Villejuif ; accorder au requérant l'autorisation qu'il sollicite ;

Vu les observations du Ministre de l'Intérieur tendant à ce qu'il plaise au Conseil d'État rejeter lesdits pourvois, par les motifs que l'autorisation, accordée par le préfet de police le 2 décembre 1881, ne faisait pas obstacle à l'exercice des droits du préfet de la Seine dans la limite des attributions de celui-ci ; que, dès lors, les deux pourvois doivent être rejetés ;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872 ;

Considérant que les deux pourvois sont connexes, qu'il y a lieu

de les joindre pour y être statué par une seule et même décision ;

Considérant que le sieur Trié a été autorisé par ordonnance du préfet de police à continuer l'exploitation d'un dépôt de vidanges situé à Thiais et à exploiter une fabrique de sulfate d'ammoniaque à la condition que les eaux résiduaires de la distillation seraient transportées au fur et à mesure sur un point de déchargement en communication avec l'égout de Villejuif ;

Mais considérant que cette autorisation ne pouvait faire obstacle à l'exercice des pouvoirs de police du préfet de la Seine en ce qui concerne les ouvrages à établir sous la voie publique et la projection des eaux industrielles dans ledit égout ; que, dès lors, en prenant les décisions attaquées le préfet de la Seine n'a point excédé la limite de ses pouvoirs... (Rejet.)

(N° 42)

[4 juillet 1884.]

Travaux publics. — Décompte. — Expertise ; condition d'acceptation : nomination d'office. — Délai de constatation. — Retard ; Indemnité ; Mise en demeure préalable. — (Sieur Gagneux contre le département de Maine-et-Loire.)

Procédure. — Expertise. — Les irrégularités dont peuvent être entachées les expertises peuvent-être invoquées en tout état de cause (*).

Lorsqu'un expert exige au cours des opérations qu'il soit décidé que l'opinion émise par les deux autres experts soit considérée comme une opinion unique et qu'en cas de désaccord il soit procédé à une tierce expertise, le conseil de préfecture peut considérer cette condition comme un refus d'acceptation et nommer d'office un nouvel expert en cas de refus de la partie de le faire.

L'entrepreneur qui éprouve un dommage par suite du retard que lui cause un entrepreneur spécial n'a droit à indemnité que du jour où le préfet a mis cet entrepreneur spécial en demeure de faire ses livraisons.

u la requête... pour le sieur Gagneux... tendant à ce qu'il se au Conseil annuler — 1° un arrêté du 4 mars 1880, par uel le conseil de préfecture du département du Maine-et-Loire

---

(*) Voy. 2 mai 1884, département de la Corrèze, *Ann.* 1884, p. 989.

ne lui aurait accordé qu'une indemnité insuffisante en condamnant d'une part l'État, le département de Maine-et-Loire et la ville d'Angers à lui payer 2 440f,15 en réparation du préjudice qu'il a subi par suite des retards apportés en février et en mai 1872 par les sieurs Besnard, adjudicataires des travaux de ferronnerie, dans la fourniture et la pose des poutres en fer destinées à la construction du plancher du palais de justice ; et, d'autre part, le syndic de la faillite des sieurs Besnard à rembourser à l'administration le montant de ladite condamnation ; 2° ensemble deux arrêtés du 23 mai 1879 et du 27 juin 1879 qui ont statué sur des difficultés relatives à la nomination des experts ;

Ce faisant, attendu que le conseil de préfecture a refusé de tenir compte de la désignation que le requérant avait faite d'un expert et en a nommé un d'office pour remplacer celui qu'il avait choisi ; que l'expertise à laquelle il a été procédé dans ces conditions est irrégulière ; qu'au fond, l'indemnité qui lui a été allouée est insuffisante et doit être portée, pour la période comprise entre le 2 février et le 15 mai 1872, à 12 250 francs, savoir : 4 250 francs pour perte dans la main-d'œuvre, 735 francs à raison du temps perdu par les surveillants, 780 francs à raison du temps perdu par les chevaux et voitures, 600 francs à raison de l'usure du matériel, 1 000 francs pour temps perdu par l'entrepreneur, 625 francs pour perte d'intérêts des capitaux, 1 260 francs pour réorganisation du chantier, 3 000 francs pour retard dans l'exécution des travaux, et à 11 000 francs pour la seconde période, du 15 mai au 15 septembre, en sus des 330f,99 qui lui ont été accordés pour frais de démolition de maçonneries ; que c'est à tort que le conseil de préfecture l'a réduite, sur les quatre premiers chefs, à 609f,16 a rejeté les quatre derniers et l'a fixée à 1 500 francs pour la seconde période ; annuler l'arrêté définitif pour vice de forme ; ensemble les arrêtés des 23 mai et 27 juin 1879 ; renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour y être procédé à une nouvelle expertise par les experts qu'elles auront elles-mêmes désignés ; subsidiairement, et pour le cas où le Conseil croirait devoir statuer au fond ; condamner solidairement l'État, le département de Maine-et-Loire et la ville d'Angers à payer au sieur Gagneux la somme de 23 580f,99 ou au moins celle de 12 770 francs avec intérêts du jour de la demande, sauf recours contre la faillite des sieurs Besnard ; les condamner aux dépens, y compris ceux de l'expertise ;

Vu le mémoire en défense produit pour le département de Maine-et-Loire... tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le

recours formé par le sieur Gagneux et le condamner aux dépens; subsidiairement, et pour le cas où le chiffre de l'indemnité serait modifié, accorder au département son recours vis-à-vis le syndic de la faillite Besnard et le condamner, dans tous les cas, aux dépens, attendu que le pourvoi dirigé contre les arrêtés du 23 mai et du 27 juin 1879 qui étaient définitifs sur l'incident, a été formé plus de trois mois après le jour où le sieur Gagneux en a eu connaissance et n'est pas recevable; que, d'ailleurs, le droit du réclamant de désigner lui-même son expert n'a pas été méconnu que c'est en présence du refus de l'expert qu'il avait choisi de procéder aux opérations avant qu'il fût décidé si, en cas de désaccord, elles seraient suivies d'une tierce expertise; que le conseil de préfecture lui a enjoint de désigner un nouvel expert, et que c'est faute par lui de s'être conformé à cette décision qu'un expert, lui a été nommé d'office; qu'au fond, le conseil de préfecture, adoptant l'avis unanime des experts, a fait une juste appréciation de la demande; que le sieur Gagneux se trouve suffisamment indemnisé du préjudice qu'il a éprouvé pendant le mois de mars, par suite du premier retard apporté dans la livraison des fers, par l'allocation de 455 francs pour perte dans la main-d'œuvre, de 37f,50 pour temps perdu par son cheval et de 50 francs pour dépréciation du matériel; qu'il n'est pas fondé à réclamer une indemnité : 1° pour sa présence obligée sur le chantier où il se faisait représenter par un préposé; 2° pour perte d'intérêts de capitaux qu'il ne justifie pas avoir empruntés en prévisions de payements supérieurs à ceux qu'il a effectués; 3° pour réorganisation de son chantier qui a toujours compris, de février à mai, un nombre croissant d'ouvriers; 4° pour retard dans l'exécution qui ne l'a pas privé de son bénéfice; que le second retard, qui a duré du 1er mai au 18 juin, ne lui a pas causé un dommage supérieur à 1 500 francs;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur le moyen tiré de l'irrégularité de l'expertise :

En ce qui touche la fin de non-recevoir opposée par le département de Maine-et-Loire au pourvoi dirigé contre les arrêtés des 23 mai et 27 juin 1879 et fondée sur ce que le requérant ne les aurait pas attaqués dans le délai de trois mois :

Considérant qu'il appartient aux parties, en tout état de cause, de se prévaloir des vices dont pourra être entachée l'expertise; qu'ainsi, le département de Maine-et-Loire n'est pas fondé à soutenir que le sieur Gagneux n'était plus recevable à déférer au Conseil d'État, en même temps que la décision définitive, les

arrêtés des 23 mai et 27 juin 1879 relatifs à la désignation des experts ;

Considérant, au fond, que le sieur Duvêtre, en exigeant, avant de poursuivre les opérations d'expertise, qu'il fût décidé que l'opinion émise par les deux autres experts serait considérée comme constituant un avis unique, et qu'en cas de désaccord, une tierce expertise aurait lieu, a subordonné l'accomplissement de sa mission à des conditions que le conseil de préfecture était en droit d'écarter ; que c'est donc avec raison que, par son arrêté du 23 mai 1879, il a mis en demeure le sieur Gagneux de choisir un nouvel expert ; que, par son arrêté du 27 juin, il n'a nommé d'office le sieur Bibard que faute par le réclamant d'avoir usé, dans le délai qui lui était imparti, de la faculté de faire lui-même cette désignation ; que, dès lors, le requérant n'est pas fondé à soutenir que le conseil de préfecture a méconnu les formalités substantielles prescrites en matière d'expertise, en le privant du droit qui lui appartenait d'être représenté par l'expert de son choix ;

Au fond :

Considérant qu'aux termes de l'article 1146 du Code civil, les dommages-intérêts ne sont dus que lorsque le débiteur est en demeure de remplir son obligation ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'à la date du 5 mars 1872, le préfet de Maine-et-Loire a fait sommation aux sieurs Besnard de livrer dans la quinzaine les fers nécessaires à la construction du palais de justice et qu'ils les ont fournis le 25 mars ; qu'un nouveau retard dans la livraison s'est produit en avril et a donné lieu à un second arrêté de mise en demeure en date du 3 mai ; que la pose des fers a été reprise le 18 juin, s'est continuée depuis sans interruption et a été complètement achevée le 14 août ; que, dans ces circonstances, le sieur Gagneux n'était pas fondé à réclamer une indemnité pour tout le temps écoulé du 2 février au 15 septembre, mais ne pouvait prétendre qu'à la réparation du préjudice qu'il avait éprouvé dans l'exécution de ses travaux de maçonnerie, par suite des retards successivement apportés en mars, puis en mai et juin par les sieurs Besnard à la pose des planchers en fer du palais de justice ;

Considérant qu'en lui allouant, conformément à l'évaluation unanime des experts, 609f,16 à raison des pertes qu'il avait subies pendant la première période sur le travail de ses ouvriers, de son surveillant, de ses chevaux et voitures et sur son matériel, et une somme de 1 500 francs à raison du trouble apporté au chantier

pendant la seconde, le conseil de préfecture a fait une appréciation suffisante de l'indemnité à laquelle il pouvait avoir droit; que, dès lors, il y a lieu de rejeter la requête... (Rejet avec dépens.)

(N° 43)

[4 juillet 1884.]

Voirie (Grande). — Contravention. — Canal du Midi. — Détérioration. — Lavage de linge. — Amende. — Prescription. — Pourvoi dans l'intérêt de la loi. — (Compagnie du canal du Midi contre le sieur Loup et la dame Bourillon.)

Le lavage du linge dans le canal du Midi, en dehors des lavoirs établis à cet effet, constitue une contravention de voirie (*).

Amende. — Contravention antérieure de plus d'un an à l'appel de la partie publique : prescription acquise (**). — *Droit pour le Ministre de former dès lors un pourvoi dans l'intérêt de la loi.*

Une réparation civile ne peut être accordée à un concessionnaire qui ne justifie pas de l'existence d'une dégradation (***).

Le conseil de préfecture ne peut pas abaisser le taux de l'amende, en matière de contravention, au-dessous du minimum de 16 *francs fixé par la loi du* 23 *mars* 1842 (****).

Vu la requête présentée par la compagnie... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté en date du 12 janvier 1882, par lequel le conseil de préfecture de l'Aude a statué sur un procès-verbal de contravention dressé contre le sieur Loup et la dame Bourillon pour infraction au règlement du canal du Midi;

Ce faisant, attendu que le procès-verbal constate que le lavage du linge de la dame Bourillon a causé au canal une détérioration, qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture n'a pas condamné les contrevenants à la réparation du dommage; que le fait incriminé est puni d'amende arbitraire, aux termes de l'article 11 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777, et que la loi du 23 mars 1842 ne permet de réduire l'amende qu'à 16 francs; qu'ainsi, le conseil de préfecture en réduisant l'amende au-dessous de ce chiffre a excédé ses pouvoirs; condamner le sieur Loup et la dame Bourillon, cha-

---

***) Voy. 30 mars 1867, canal de la Garonne, *Ann.* 1868, p. 675.
Voy. 23 mai 1884, Clavé, p. 430 (*Rec. des Arr. du C. d'Et.*).
*) Voy. 25 juin 1880, Ministre des Travaux Publics, *Ann.* 1881, p. 1273.

cun à 16 francs d'amende et solidairement à 2 francs de dommages-intérêts envers la compagnie, ainsi qu'aux frais d'affichage de l'arrêt à intervenir et à tous les dépens;

Vu les observations en défense présentées par le sieur Loup et la dame Bourillon... tendant au maintien de l'arrêté du conseil de préfecture par les motifs que le sieur Loup n'a point autorisé la dame Bourillon à laver du linge sur les bords du canal en dehors du lavoir, et que ladite dame a été simplement laver son linge dans un lavoir particulier ;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... tendant à ce qu'il soit fait droit aux conclusions de la compagnie relatives à la réparation du dommage, ensemble le recours par lequel ledit Ministre demande qu'il plaise au Conseil annuler, mais seulement dans l'intérêt de la loi, l'arrêté attaqué, en tant qu'il a abaissé l'amende de 16 francs à 1 franc;

Vu la loi du 29 floréal an X;

Vu le règlement du canal du Midi du 12 août 1807 ;

Vu l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777 ;

En ce qui concerne la dame Bourillon :

Sur le pourvoi de la compagnie du canal du Midi :

Considérant, d'une part, que, si le fait par la dame Bourillon d'avoir lavé du linge dans le canal du Midi en dehors des lavoirs établis à cet effet, était de nature à causer une dégradation aux ouvrages dudit canal, et constituait ainsi la contravention prévue par l'article 11 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777, la compagnie du canal du Midi ne justifie, dans l'espèce, de l'existence d'aucune dégradation; qu'ainsi, elle n'est pas fondée à demander que la dame Bourillon soit condamnée à des dommages-intérêts;

Considérant, d'autre part, qu'aux termes de l'article 640 du Code d'instruction criminelle, l'action publique résultant d'une contravention de police est prescrite après une année révolue à compter de la notification de l'appel formé contre le jugement rendu en première instance ;

Considérant que le recours de la compagnie du canal du Midi a été notifié à la dame Bourillon antérieurement au 13 mai 1882 et qu'il s'est écoulé plus d'un an depuis ladite notification; que, par suite, il n'y a pas lieu de faire droit aux conclusions de la compagnie du canal du Midi tendant à l'aggravation de l'amende prononcée contre la contrevenante par le conseil de préfecture ;

Sur le recours formé par le Ministre dans l'intérêt de la loi :

Considérant que, si en principe les Ministres ne sont recevables à former des recours dans l'intérêt de la loi qu'autant que les déci-

sions qui font l'objet de ce recours n'ont pas été attaquées au fond dans le délai de trois mois imparti par la loi, l'action publique exercée par la compagnie du canal du Midi, se trouvant, ainsi qu'il vient d'être dit, prescrite par application de l'article 640 du Code d'instruction criminelle, n'a pu avoir pour effet de priver le Ministre des Travaux Publics du droit de saisir le Conseil d'État de la question du taux de l'amende que ce Conseil ne pouvait examiner sur le pourvoi de la compagnie du canal du Midi ; qu'ainsi, le recours du Ministre des Travaux Publics dans l'intérêt de la loi, qui, d'ailleurs, n'a été formé qu'après l'expiration du délai de trois mois précité, est recevable ;

Considérant que la contravention commise par la dame Bourillon est punie par l'arrêt du 24 juin 1777 d'une amende arbitraire, qu'aux termes de l'article 1er de la loi du 23 mars 1842, les amendes, dont le taux, d'après les règlements de voirie antérieurs à la loi des 19-22 juillet 1791, était laissé à l'arbitraire du juge, pourront varier entre un minimun de 16 francs et au maximum 300 francs ; qu'ainsi, le conseil de préfecture n'avait pas le droit de réduire l'amende prononcée contre la contrevenante au-dessous de 16 francs, et qu'il y a lieu de réformer, mais seulement dans l'intérêt de la loi, l'arrêté dudit conseil en tant qu'il a réduit à 1 franc l'amende prononcée contre la dame Bourillon ;

En ce qui concerne le sieur Loup :

Considérant que le fait par le sieur Loup d'avoir autorisé, moyennant une rétribution, la dame Bourillon à laver son linge en dehors du lavoir dont il est fermier, ne constitue pas une contravention de grande voirie aux termes des lois et règlements susvisés ; qu'en cette matière, il ne saurait exister de poursuite pour complicité ; qu'ainsi, il n'y a pas lieu de faire droit aux conclusions prises contre le sieur Loup, tant par le Ministre dans l'intérêt de la loi que par la compagnie du canal du Midi... (Rejet. Arrêté réformé, mais seulement dans l'intérêt de la loi, en tant qu'il a abaissé de 16 francs à 1 franc l'amende prononcée contre la dame Bourillon. Surplus de conclusions du Ministre rejeté.)

(N° 44)

[4 juillet 1884.]

rie (Grande). — Rues de Paris. — Retard dans la délivrance d'un lignement. — Alignement conforme à un projet non régulièrement

approuvé. — Inexécution du projet. — Indemnité. — (Sieur Harlingue contre ville de Paris.)

Le retard apporté par l'administration dans la délivrance d'un alignement et d'une autorisation de construire, ne peut pas justifier de la part du propriétaire une demande d'indemnité dans l'espèce, mais par le motif que le requérant, informé de l'existence d'un projet de prolongement d'une rue devant atteindre son immeuble, avait modifié ses dispositions et produit d'autres plans, qui avaient obligé l'administration à faire de nouvelles études : d'où il suit que le retard n'était pas imputable à celle-ci (*).

Le fait par une ville d'avoir prescrit un alignement sur une rue encore à l'état de projet et dont l'ouverture n'a pas été déclarée d'utilité publique, peut dans le cas où ce projet n'est pas suivi d'exécution, ouvrir un droit à indemnité au profit du propriétaire qui s'est exactement conformé audit alignement et a construit une maison en façade avec portes et boutiques (**).

Mais dans l'évaluation de l'indemnité, il doit être tenu compte de cette circonstance que le propriétaire, au moment de la délivrance de l'alignement, n'a pu ignorer que l'ouverture de la rue n'était qu'à l'état de projet, et qu'en construisant immédiatement à cet alignement, il s'exposait à voir son immeuble improductif pendant un temps plus ou moins long (***).

(*) Il en serait autrement si le retard était imputable à l'administration : il pourrait donner droit à indemnité. — 18 mars 1868, Labille, *Ann.* 1869, p. 65; — 18 juillet 1873, Héritiers Lemarié, *Ann.* 1875, p. 850 et la note; — 23 février 1883, Sarlandie, *Ann.* 1883, p. 1301; — et aussi *à contrario*, 30 mai 1884, Valette, *Ann.* 1885, p. 48.

(**-***) Le Conseil d'État a décidé souvent que la délivrance d'alignements ou de nivellements qui n'étaient pas justifiés par des plans généraux régulièrement approuvés n'avaient pas un caractère obligatoire, et que, par suite, les propriétaires auxquels il convenait de s'y conformer le faisaient à leurs risques et périls, sans pouvoir, dès lors, se prévaloir de l'inexécution desdits plans restés à l'état de projet, pour réclamer des indemnités. Peu importait même que les arrêtés d'alignement ou de nivellement fussent conçus dans des termes qui étaient de nature à les faire considérer comme obligatoires pour les postulants. (Voy. les notes et arrêts cités sous les arrêts Jolivet, 4 avril 1873, *Ann.* 1875, p. 250; — Ville de Paris contre Bercioux, 19 décembre 1873, *Ann.* 1876, p. 348; — Foussier, 16 juin 1876, *Ann.* 1878, p. 666.)

Cette jurisprudence nous a toujours paru bien rigoureuse, ainsi que nous l'avons fait remarquer sous l'arrêt Bercioux précité et sous un arrêt Ville de Paris contre Belloir, 15 décembre 1882, *Ann.* 1883, p. 988. Malgré les nuances de fait qui établissent certaines différences entre ces deux affaires, le motif final des deux arrêts repose sur *l'exécution*, par la ville, d'un travail qui avait placé les immeubles dans une situation défavorable. Pour le sieur Bercioux, il y avait

Vu la requête... pour le sieur Harlingue... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 28 janvier 1880, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a rejeté la demande en indemnité par lui formée contre la ville de Paris à raison : 1° du retard apporté à la délivrance de l'autorisation de construire sur un terrain dont il est propriétaire avenue de Clichy et rue Cardinet; 2° des dommages résultant de la non-exécution du prolongement de la rue Balagny entre l'avenue de Clichy et la rue Cardinet ;

Ce faisant, attendu sur le premier point que le requérant a demandé l'alignement et le nivellement le 1er juin 1867 ; qu'ayant

---

eu obligation de se placer au niveau en contre-bas créé par la ville postérieurement à la délivrance des cotes de nivellement : pour le sieur Belloir, le même travail d'abaissement avait eu lieu après que celui-ci avait achevé ses constructions suivant la cote indiquée par l'Administration : l'arrêt Belloir déclare qu'il n'y a pas à rechercher si le nivellement était ou non obligatoire pour le propriétaire, ni si l'inexécution des travaux projetés en vue de ce nivellement peut ouvrir le droit à indemnité.

Dans l'affaire ci-dessus rapportée, au contraire, l'inexécution des travaux par la ville est le motif déterminant du droit à indemnité au profit du propriétaire qui s'est conformé à l'alignement *prescrit* sur le prolongement projeté, mais non réalisé, dans la rue Balagny. Aucun arrêté de cessibilité, aucune déclaration d'utilité publique n'étant intervenus, le terrain ne se trouvait pas assujetti aux servitudes de voirie : et cependant on reconnaît que l'alignement, même donné à tort, constituait pour l'impétrant une sorte d'obligation de s'y soumettre. Puisque la ville, peut-on dire, se croyait autorisée à frapper, par anticipation, le terrain des servitudes de voirie, et à *imposer* au propriétaire ses conditions, c'est que réciproquement elle se tenait pour liée vis-à-vis de celui-ci. Sans doute, on ne pourra pas la contraindre à exécuter le projet. Mais en cas d'inexécution, l'obligation de faire se résoudra en dommages-intérêts.

Cette solution nous paraît consacrer une modification très importante et, suivant nous, fort équitable de la jurisprudence. La circonstance même relevée par l'arrêt pour justifier une atténuation de l'indemnité, à savoir que le propriétaire ne pouvait ignorer que le prolongement de la rue était un simple projet, eût été décisive dans le sens du refus de toute indemnité, d'après l'ancienne jurisprudence. Or, l'arrêt se borne à exiger qu'elle soit prise en considération dans l'appréciation du dommage.

Déjà le Conseil d'État avait annulé, pour excès de pouvoirs, un arrêté du préfet de la Seine prétendant imposer à un propriétaire riverain de la rue Marbœuf un nivellement qui ne résultait d'aucun plan régulièrement approuvé (18 mars 1881, Van Veerssen, *Ann.* 1882, p. 852). On ne s'est pas contenté de répondre au demandeur que l'arrêté n'était pas obligatoire pour lui et qu'il restait libre de ne pas y obtempérer.

ıs l'affaire actuelle, le Conseil va plus loin, il ajoute une sanction nou-
v au droit du propriétaire et un nouveau moyen de défense contre les erreurs
q l'Administration peut être entraînée à commettre : il admet l'action en
i nnité.

(*Extrait du Rec. des Arr. du C. d'Et.*).

été averti, après une attente de plusieurs mois, que l'alignement ne pouvait lui être délivré parce que la ville avait le projet de prolonger la rue Baligny entre l'avenue de Clichy et la rue Cardinet, ce qui nécessiterait l'acquisition d'une partie de son terrain, il s'est, par lettre du 25 novembre 1867, déclaré prêt à traiter à l'amiable de la vente du terrain, tout en faisant ses réserves pour le préjudice résultant du retard imputable à l'administration ; que le 6 mai 1868, il a reçu une permission de voirie, datée du 25 avril et déterminant les alignements suivant lesquels il pourrait clore son terrain sur l'avenue de Clichy, sur la rue Cardinet et sur la rue Balagny prolongée ; qu'à cette permission était joint un plan destiné, aux termes d'une note y annexée, à permettre au pétitionnaire d'étudier la construction des bâtiments qu'il se proposait d'édifier ; qu'il a déposé, le 6 juin 1868, les plans d'une maison à construire rue Cardinet et rue Balagny, prolongée, et que l'autorisation de construire, conformément aux alignements déjà donnés sur la rue Cardinet et la rue Balagny, lui a été délivrée le 15 octobre 1868, plus de seize mois après la première demande ; et attendu, sur le second point, que l'alignement délivré dans les termes ci-dessus indiqués était impératif ; que le requérant a dû s'y conformer, sans avoir à rechercher s'il résultait ou non d'un plan régulièrement approuvé ; qu'il y a tout lieu d'ailleurs de penser, bien que la preuve n'en puisse être produite par suite de l'incendie de l'Hôtel de ville, que le prolongement de la rue Balagny a été déclaré d'utilité publique avant le 25 avril 1868, puisque le plan joint à la permission de voirie dudit jour indique cette rue dans les mêmes conditions que l'avenue de Clichy et la rue Cardinet ; que, dans ces circonstances, en n'exécutant pas le prolongement de la rue Balagny, la ville de Paris a causé au requérant un préjudice considérable ; condamner ladite ville à payer à celui-ci, conformément aux conclusions prises devant le conseil de préfecture : 1° pour retard dans la délivrance de l'autorisation de construire, 16 000 francs ; 2° pour perte de location et de plus-value de location, 25 000 francs ; 3° pour perte résultant de l'impossibilité de construire sur le terrain non compris dans la première construction, 20 000 francs ; 4° pour modifications successives d'alignement, 25 000 francs ; et, en outre, une indemnité de 100 francs par jour de retard jusqu'à l'ouverture de la rue Balagny prolongée, le tout avec intérêts, intérêts des intérêts et dépens ;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Paris... tendant au rejet du pourvoi avec dépens par les motifs, sur le

premier point, que le retard dans la délivrance de l'alignement a eu pour cause les pourparlers engagés par le sieur Harlingue en vue de la cession de son terrain et les modifications apportées par lui, de son plein gré, à son premier projet, et sur le second point, que l'alignement sur la rue Balagny prolongée ne résultait pas d'un plan régulièrement approuvé, qu'ainsi la ville n'était pas tenu d'exécuter dans un délai déterminé les travaux projetés, et qu'il a été expressément spécifié dans les conclusions prises en son nom devant le jury d'expropriation, au sujet du payement des terrains réciproquement cédés par elle et par le sieur Harlingue, qu'elle ne prenait aucun engagement à cet égard ;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

Vu le décret du 26 mars 1852 ;

En ce qui touche le retard apporté à la délivrance de l'autorisation de construire :

Considérant que le sieur Harlingue a demandé, le 1er juin 1867, l'alignement à suivre pour construire sur un terrain dont il était propriétaire sur l'avenue de Clichy et a déposé le 10 août suivant les plans de la construction qu'il se proposait d'élever ; que, si c'est seulement par arrêté du 25 avril 1868, qu'alignement lui a été donné pour clore son terrain et par arrêté du 15 octobre suivant qu'il a été autorisé à construire, il résulte de l'instruction que le requérant, informé de l'existence d'un projet de prolongement de la rue Balagny, travail qui devait atteindre sa propriété, a modifié ses premières dispositions et déposé de nouveaux plans, ce qui a nécessité de la part de l'administration de nouvelles études ; que, dans ces circonstances, il n'est pas fondé à imputer à la ville de Paris le retard apporté à la délivrance de l'autorisation de construire ;

En ce qui touche les dommages qui résulteraient de ce que les arrêtés du 25 avril et du 15 octobre 1868 ont prescrit au sieur Harlingue un alignement à suivre sur le prolongement de la rue Balagny :

Considérant que si, au moment où le sieur Harlingue a demandé l'alignement, il existait un projet de prolongement de la rue Balagny entre l'avenue de Clichy et la rue Cardinet, il résulte de l'instruction, non seulement que les terrains à exproprier ·vaient fait l'objet d'aucun arrêté de cessibilité, mais que l'outure de la voie dont s'agit n'avait pas été déclarée d'utilité lique ; qu'il suit de là que les propriétés comprises dans le é de la voie projetée n'étaient pas assujetties aux servitudes voirie ; que néanmoins les arrêtés du 25 avril et du 15 octo-

bre 1868 ont prescrit au sieur Harlingue un alignement à suivre sur le prolongement de la rue Balagny; que ce prolongement n'ayant pas été exécuté, le requérant, qui s'est exactement conformé aux conditions imposées par les arrêtés précités et a construit une maison en façade avec porte et boutiques sur l'alignement qu'ils spécifiaient, est fondé à soutenir que les dommages qu'il aurait éprouvés par suite des prescriptions desdits arrêtés ayant pour objet un alignement à suivre sur la rue Balagny; sont de nature à lui ouvrir un droit à indemnité contre la ville de Paris; qu'il y a lieu toutefois de reconnaître que le sieur Harlingue n'a pu ignorer, au moment de la délivrance de l'alignement, que le prolongement de la rue Balagny n'était encore qu'à l'état de projet et qu'en construisant immédiatement à l'alignement qui lui était donné, il s'exposait tout au moins à voir rester improductif pendant un temps plus ou moins long le capital employé dans la construction; qu'il devra être tenu compte de cette circonstance dans l'évaluation de l'indemnité à laquelle il serait reconnu avoir droit;

Mais considérant que l'affaire n'est pas en état; que le conseil de préfecture, qui rejetait la demande du sieur Harlingue par le motif que les faits allégués par lui ne seraient pas de nature à lui ouvrir un droit à indemnité, n'a pas fait procéder à une expertise à l'effet de vérifier l'existence, la nature et l'étendue du dommage; qu'il y a lieu de renvoyer les parties devant lui pour être statué ce qu'il appartiendra après qu'il aura été procédé à ladite expertise... (Les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture de la Seine pour être statué ce qu'il appartiendra sur la demande du sieur Harlingue en indemnité pour les dommages résultant des prescriptions des arrêtés du 25 avril et du 15 octobre 1868, lui imposant un alignement à suivre sur le prolongement de la rue Balagny, après qu'il aura été procédé à une expertise et, s'il y a lieu, à une tierce expertise à l'effet de vérifier l'existence, la nature et l'étendue desdits dommages. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Dépens à la charge de la ville de Paris. Surplus des conclusions du sieur Harlingue rejeté.)

(N° 45)

[11 juillet 1884.]

Algérie. — Cours d'eau non navigables ni flottables. — Prise d'eau. Barrages. — Existence antérieure à 1851. — (Sieur de Tou-donnet.)

Existence légale. — En Algérie, les canaux d'irrigation n'ont d'existence légale que s'ils ont été créés antérieurement à la loi du 16 juin 1851, ou s'ils ont été depuis cette époque créés en vertu d'une autorisation administrative. Dans l'espèce, le requérant soutenait que les canaux d'irrigation traversant sa propriété existaient de temps immémorial, mais il ne justifiait pas de leur fonctionnement en 1851 (*).

Le fait par un riverain d'avoir sans autorisation utilisé en Algérie les eaux d'un cours d'eau non navigable, ni flottable, pour l'irrigation de sa propriété, constitue une contravention de grande voirie.

Vu la requête... pour le sieur de Tourdonnet... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 27 novembre 1880, par lequel le conseil de préfecture de Constantine a rejeté comme mal fondée l'opposition formée par lui à un arrêté rendu par défaut par ledit conseil le 18 octobre 1880, qui l'avait condamné pour contravention à 500 francs d'amende et à la destruction de divers ouvrages;

Ce faisant, attendu que les travaux relevés par le procès-verbal à la charge du sieur de Tourdonnet comme ayant eu pour but et pour effet de faire déverser les eaux du Rhummel dans des canaux servant à l'irrigation de ses propriétés, n'ont pas été exécutés par lui, mais remontent à une époque fort ancienne bien antérieure à la conquête française ; qu'il n'a fait qu'entretenir ces ouvrages ainsi qu'il y était obligé par l'article 6 de son titre de concession ; que, d'ailleurs, leur existence était connue de l'administration qui lui a accordé l'autorisation d'établir pour le passage de l'un d'eux un ponceau sous la route de Constantine ; qu'elle est mentionnée dans différents actes administratifs, notamment dans le procès-verbal de vérification constatant les travaux exécutés par le concessionnaire originaire de ces terrains pour satisfaire aux obligations que lui imposait son titre de concessions qu'ainsi le sieur de Tourdonnet n'a pu commettre une contravention en se servant desdits ouvrages dans les conditions où ils avaient existé jusqu'alors ; renvoyer par ces motifs le contrevenant des fins du procès-verbal dressé contre lui, le décharger de condamnation aux dépens prononcée contre lui ; subsidiairement, ordonner une enquête ;

Vu les observations du Ministre de l'Agriculture... tendant au

(*) Voy. arrêt du 7 août 1883, Bonnet, *Ann.* 1884, p. 532 et les renvois.

rejet du recours du sieur de Tourdonnet, par les motifs qu'il résulte de l'instruction et notamment des rapports des ingénieurs que, si à la vérité des canaux d'irrigation ont existé à une époque très ancienne sur les terrains possédés par le sieur de Tourdonnet, ces ouvrages ont été complètement abandonnés et ont cessé de fonctionner pour les irrigations ; que le sieur de Tourdonnet a rétabli sans autorisation un ancien barrage sur le Rhummel, afin d'en introduire les eaux dans un canal servant à l'irrigation, qu'il a pratiqué également dans ce but une prise d'eau sur le canal d'amenée d'un moulin dont il est propriétaire et qui est alimenté par le Rhummel ; que ces faits constituent des contraventions dont il appartenait au conseil de préfecture d'ordonner la répression sans que le contrevenant puisse invoquer pour y échapper les termes de son titre de concession lui imposant l'obligation d'entretenir en bon état les canaux d'irrigation qui traversent ou traverseront sa propriété ; qu'en effet, cette disposition, insérée dans tous les actes de concession sans distinction, ne s'applique qu'aux canaux légalement établis ; rejeter par ces motifs le recours du sieur de Tourdonnet ;

Vu la loi du 16 juin 1851 ;

Vu la loi du 29 floréal an X.

Vu l'ordonnance de 1669 et l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777 ;

Considérant qu'il est établi par l'instruction et notamment par le procès-verbal ci-dessus visé que le sieur de Tourdonnet a utilisé les eaux du Rhummel pour l'irrigation de ses propriétés : 1° au moyen d'un barrage réédifié par lui et déversant les eaux du fleuve dans un ancien canal d'irrigation qu'il a remis en état ; 2° au moyen d'une prise d'eau pratiquée sur le canal d'amenée d'un moulin dont il est propriétaire et qui est alimenté par les eaux du Rhummel ; que ces faits qui n'ont été l'objet d'aucune autorisation de la part de l'autorité compétente constituent une contravention ;

Considérant que, si à la vérité le sieur de Tourdonnet allègue pour échapper à toute condamnation qu'il n'est pas l'auteur des travaux incriminés qui auraient une origine ancienne et dont l'exécution aurait été connue de l'administration, il n'établit pas que ces ouvrages aient existé avant la loi du 16 juin 1851 ; qu'il résulte de l'instruction qu'il a lui-même adressé en 1864, une demande au préfet de Constantine à l'effet d'obtenir l'autorisation de maintenir la prise d'eau effectuée dans le canal d'amenée de son moulin et que cette autorisation lui a été refusée ; que, dans ces circonstances et sans qu'il y ait lieu d'ordonner l'enquête

demandée, le recours du sieur de Tourdonnet contre l'arrêté attaqué doit rejeté... (Rejet.)

(N° 46)

[11 juillet 1884.]

Travaux publics. — Souscription et promesse de subvention. — Commune.— Gare de chemins de fer. — Contrat. — Interprétation. — Intérêts. — Mandat. — (Compagnie des chemins de fer du Nord-Est contre commune d'Arques.)

Décidé, par interprétation de l'engagement contracté par une commune de livrer à une compagnie de chemins de fer les terrains nécessaires à l'établissement d'une gare, que la convention devait être entendue en ce sens que la commune ne devait fournir que les terrains nécessaires à la gare dans les conditions prévues à l'époque du contrat et non ceux qui pourrait être nécessaires ultérieurement par suite d'agrandissement.

Intérêts. — Mandat. — Décidé que la compagnie, en achetant directement les terrains que la commune s'était engagée à fournir pour l'établissement de la gare, ne devait pas être considérée comme mandataire de cette dernière : non lieu à l'application de l'article 2001.

Vu la requête au nom de la compagnie des Chemins de fer du Nord-Est... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 22 juin 1881 par lequel le conseil de préfecture du Pas-de-Calais a fixé à une somme de 33271f,25 portant intérêts à dater du 16 juillet 1877 le montant des remboursements dus par la commune d'Arques à ladite compagnie en exécution de l'engagement pris par le conseil municipal de fournir gratuitement les terrains nécessaires tant à l'assiette de la gare d'Arques qu'au passage de la ligne à travers la pâture communale ;

Ce faisant, attendu que c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé que l'engagement de la commune devait être entendu en ce sens que ladite commune devait fournir une surface de 3 hectares 15 ares suffisante pour établir une gare de bifurcation à Arques, et non la totalité de la surface de 4 hectares 42 ares 58 centiares occupée par la gare conformément aux dispositions des plans approuvés par l'autorité compétente ; que c'est à tort que ledit conseil a compris dans les terrains occupés par la com-

pagnie du Nord-Est dans la pâture communale en sus de la surface nécessaire à l'assiette de la ligne, terrains dont la valeur doit être payée par la compagnie et venir en déduction de la dette de la commune, une surface de 7 ares 69 centiares nécessaire pour l'établissement d'un fossé à gauche de la ligne; que le prix des terrains de la pâture communale dont la compagnie est débitrice doit être fixé à 5 667 francs par hectare, valeur établie par d'anciens contrats, et non à 14 535 francs, valeur acceptée pour les terrains de bien meilleure qualité acquis pour l'établissement de la gare; que la commune doit en vertu de l'article 2001 du Code civil payer à la compagnie les intérêts des sommes avancées par elle, non à dater du 16 juillet 1877, jour de la demande, mais à dater du jour où la compagnie, mandataire tacite de la commune, a déboursé en son lieu et place le prix des terrains; par ces motifs, en réformant l'arrêté attaqué, condamner la commune d'Arques à payer à la compagnie requérante la somme de 59 832 francs avec les intérêts à dater du 9 avril 1874 et les intérêts des intérêts et à supporter les dépens;

Vu le mémoire en réponse présenté au nom de la commune d'Arques... tendant au maintien de l'arrêté attaqué et à la condamnation de la compagnie du Nord-Est aux dépens, par les motifs que les experts ont reconnu que la surface moyenne des gares de bifurcation construites dans des conditions analogues à celles où se trouve la gare d'Arques n'excédait pas 3 hectares 15 ares, et que la surface réellement utilisée dans ladite gare s'élevait à 3 hectares 13 ares 29 centiares seulement; que la commune ne pouvait être tenue de fournir les terrains que la compagnie avait compris dans l'enceinte de la gare en vue d'agrandissements ultérieurs, bien que ces terrains ne fussent pas actuellement nécessaires pour l'installation des services de la gare; qu'aucun fossé n'était nécessaire à gauche de la voie pour l'assainissement de la pâture communale, où existait déjà à très peu de distance un fossé parallèle; que la valeur des terrains de la pâture avait été fixée conformément à l'évaluation des experts, contre laquelle ne pouvaient prévaloir les estimations résultant de contrats très anciens; qu'enfin, en achetant elle-même les terrains destinés à l'assiette de la gare au lieu d'inviter la commune à les lui livrer, la compagnie, loin d'agir en vertu d'un mandat tacite ou comme gérant d'affaires de la commune, s'est substituée à elle dans son propre intérêt, et que par suite ladite compagnie ne peut réclamer, l'application des dispositions de l'article 2001 du Code civil et n'a droit aux intérêts que du jour de la demande;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et les articles 1153 et 1154 du Code civil;

En ce qui touche les terrains servant d'assiette à la gare :

Considérant que, par deux délibérations en date des 29 novembre 1864 et 28 mai 1868, le conseil municipal d'Arques a pris l'engagement de fournir gratuitement les terrains nécessaires à l'établissement d'une station à Arques;

Considérant que l'engagement ainsi pris par la commune ne pouvait s'étendre qu'à l'acquisition de la surface de terrain nécessaire pour l'établissement de la gare dans les conditions prévues à cette époque; qu'il résulte de l'instruction que cette surface n'excédait pas 3 hectares 15 ares; que le silence gardé par la municipalité à l'époque où le projet de gare a été soumis aux enquêtes n'a pu modifier l'étendue des obligations de la commune; qu'il suit de là que la compagnie du Nord-Est n'est pas fondée à demander que la commune d'Arques soit condamnée à lui rembourser le prix d'une surface de terrain dépassant 3 hectares 15 ares;

En ce qui concerne les terrains occupés dans la pâture communale :

Considérant que la compagnie requérante n'établit pas que le conseil de préfecture ait fait une fausse appréciation des faits en fixant à 67 ares 75 centiares la surface de terrain occupée dans la pâture communale outre celle qui devait être fournie gratuitement pour l'assiette de la voie, et en fixant à 9 848f,81 la valeur dudit terrain;

Sur les intérêts :

Considérant que la compagnie ne justifie pas qu'en achetant directement les terrains nécessaires à l'établissement de la gare, elle ait agi en qualité de mandataire de la commune; qu'il suit de là qu'elle n'est pas fondée à demander que, conformément aux dispositions de l'article 2001 du Code civil, les intérêts lui soient alloués à dater du jour des avances faites par elle;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que les intérêts des intérêts ont été demandés le 9 décembre 1881; qu'à cette époque il était dû plus d'une année d'intérêts; qu'ainsi il y a lieu d'allouer les intérêts des intérêts ıartir de cette date... (Requête rejetée. La commune d'Arques era à la compagnie du Nord Est les intérêts des intérêts des ımes qu'elle lui doit à dater du 9 décembre 1881. Dépens sup-:és par la compagnie.)

(N° 47)

[11 juillet 1884.]

Travaux publics. — Décompte. — Travaux du génie. — Fort d'Ecrouves. — (Sieur Oudin contre le Ministre de la Guerre.)

Transport de matériaux. — Plan incliné construit volontairement par l'entrepreneur pour faciliter ses transports; pas d'indemnité.

Matériaux appartenant à l'État. — Emploi par l'entrepreneur; non-lieu à indemnité. — Droit à indemnité réservé pour le cas où après expertise il serait prouvé que l'emploi de ces matériaux a causé un surcroît de dépenses à l'entrepreneur.

Maçonnerie de qualité supérieure à celle prévue : ordres prétendus : renvoi à l'expertise.

Hausse dans le prix de la main-d'œuvre et des matériaux attribuée : 1° à la simultanéité de nombreux travaux de fortification dans la région; fait prévu : rejet; — 2° à l'accélération excessive des travaux; rejet : fait prévu; — 3° à l'embauchage direct par l'administration militaire : renvoi à l'expertise pour rechercher dans quelle mesure l'administration, par des appels directs aux ouvriers et des offres onéreuses faites à ceux-ci pour l'entrepreneur, a influé sur le taux des salaires.

Plus-value pour travail de nuit. — Indemnité due. — Renvoi à l'expertise. — Cintres. — Fourniture comprise dans le prix de la maçonnerie. — Rejet. — Transport. — Cube des déblais de roc calculé d'après le vide de la fouille augmenté d'un certain coefficient pour foisonnement. — Indemnité due. — Renvoi à l'expertise.

Carnet. — Exactitude des inscriptions contestée. — Renvoi à l'expertise.

Emmétrage des déblais. — Non lieu à appliquer le prix de l'emmétrage des moellons.

Construction de travaux en sous-œuvre attribuée à une erreur de direction; indemnité due. — Renvoi à l'expertise.

Maçonneries des conduites d'air vicié : application du prix des maçonneries ordinaires.

Parements de maçonnerie destinés à recevoir des chapes : non-lieu d'appliquer le prix de la taille des parements vus.

Cheminées. — Construction exécutée à l'aide d'échafaudages et non en suivant les travaux de remblais. — Rejet : application du cahier des charges.

Activité excessive des travaux et perte d'industrie, réclamation tardive : indemnité réclamée plus de six mois après la clôture de l'exercice auquel se rapportaient les travaux : déchéance.

Vu la requête présentée au nom du sieur Oudin... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 25 juillet 1881, par lequel le conseil de préfecture de Meurthe-et-Moselle, en ordonnant qu'il soit procédé à une expertise sur une partie des réclamations et demandes d'indemnités présentées par ledit sieur Oudin au sujet du règlement des travaux exécutés par lui en 1874, 1875 et 1876 au fort d'Ecrouves a rejeté comme mal fondées ou non recevables sans les soumettre à l'expertise, une partie desdites réclamations et demandes d'indemnités ;

Vu les observations en défense présentées par le Ministre de la Guerre tendant au rejet du pourvoi sans dépens... ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Sur le chef de réclamation tendant au payement des dépenses d'établissement du plan incliné construit pour le transport des matériaux :

Considérant que les prix portés au bordereau pour la maçonnerie comprennent le transport à pied-d'œuvre des matériaux ; qu'il n'est pas contesté que le plan incliné a été établi dans le but unique de transporter sur le plateau d'Ecrouves les matériaux nécessaires à l'exécution des travaux faisant partie de l'entreprise du sieur Oudin, et qu'il résulte de l'instruction que ce mode de transport n'a pas été imposé audit sieur Oudin par l'administration ; qu'il suit de là que c'est avec raison que les dépenses de construction du plan incliné ont été considérées comme faisant partie des frais généraux d'installation du chantier et de matériel à la charge de l'entrepreneur ;

Sur le chef de réclamation tendant à l'allocation d'une indemnité pour emploi des matériaux de l'État :

Considérant que l'article 26 du devis général oblige l'entrepreneur à employer les matériaux appartenant à l'État, lorsqu'il en reçoit l'ordre, de préférence à ceux qu'il a en approvisionnement ; que le bordereau des prix applicables à l'entreprise contient des prix particuliers pour le cas d'emploi de matériaux à l'Etat ; que, dans ces circonstances, le fait seul d'avoir dû employer les moellons appartenant à l'État ne peut ouvrir pour le sieur Oudin un droit à indemnité, et que le conseil de préfecture ayant donné aux experts mission de rechercher si la qualité, le volume ou la forme des matériaux ont pu entraîner pour le sieur Oudin un surcroît de

dépenses ou lui causer un préjudice, l'arrêté attaqué réserve tous les droits qui peuvent appartenir au sieur Oudin ;

Sur les chefs de réclamation tendant à l'allocation d'une augmentation de prix pour la maçonnerie de revêtement des piédroits et des voûtes :

Considérant que l'entrepreneur demande que cette maçonnerie soit payée comme maçonnerie en moellons smillés (prix n° 142 du bordereau) et non comme maçonnerie en moellons ordinaires (prix n° 121) ; que le Ministre de la Guerre soutient au contraire qu'en fait les moellons employés sont bien des moellons ordinaires et qu'au cas même où il aurait été fait usage de moellons smillés, aucune augmentation de prix ne serait due pour ce fait, par application de l'article 33, § 8, du devis général, d'après lequel les ouvrages de qualité supérieure à ce que portaient les commandes ne doivent être inscrits et payés que suivant les qualités ordonnées ;

Considérant que l'examen par les experts d'une part de la maçonnerie et d'autre part des dessins remis à l'entrepreneur avec les ordres des officiers peut seul permettre d'apprécier le bien fondé de ces prétentions ;

Sur les chefs de réclamation tendant à l'allocation d'indemnité pour l'augmentation du prix de la main-d'œuvre et pour les augmentations du prix des matériaux et du prix de revient des terrassements qui en auraient été la conséquence :

Considérant qu'aucune disposition soit du devis général, soit du cahier des charges de l'entreprise n'autorise le requérant à demander une augmentation des prix du bordereau à raison de la hausse qui se serait produite dans le prix de la main-d'œuvre ou des matériaux ;

Considérant que pour faire supporter par l'État les conséquences de cette hausse, le sieur Oudin invoque trois motifs ; la simultanéité de grands travaux de fortifications entrepris pour le compte de l'État dans la région de l'Est ; la célérité excessive imprimée à l'exécution de ces travaux sous l'empire des éventualités de guerre qui seraient survenues pendant cette exécution ; enfin l'embauchage direct d'ouvriers par l'administration moyennant des prix excessifs ;

En ce qui concerne la première cause d'augmentation :

Considérant que le fait que de nombreux travaux de fortifications ont dû être exécutés simultanément dans la région de l'Est, fait qui était d'ailleurs connu au moment où le sieur Oudin a soumissionné, ne peut motiver une modification des conditions du marché accepté par cet entrepreneur ;

En ce qui concerne la deuxième cause d'augmentation :

Considérant qu'aux termes de l'article 33 du devis général, il appartenait aux agents de l'administration de régler la marche de l'entreprise et notamment le nombre des ouvriers à employer ; que l'entrepreneur était averti par la nature et la destination des ouvrages à exécuter de la nécessité de leur prompte exécution, et qu'il résulte de l'instruction que l'activité imprimée aux travaux du fort d'Ecouves n'a pas excédé ce qui pouvait être prévu dans la commune intention des parties ;

En ce qui concerne la troisième cause d'augmentation :

Considérant, que le sieur Oudin n'établit pas que l'administration militaire ait embauché directement des ouvriers ; mais qu'il résulte de l'instruction qu'il a été adressé par le conducteur des travaux aux ouvriers maçons, des appels faisant connaître que tous ceux qui se présenteraient au fort d'Ecrouves trouveraient du travail au prix $0^f,55$ ou $0^f,60$ l'heure, et que leur voyage leur serait payé ; qu'une expertise est nécessaire pour permettre d'apprécier si ces offres émanant de l'administration ont eu pour conséquence d'obliger le sieur Oudin à payer à tout ou partie des maçons employés aux travaux du fort d'Ecrouves des prix plus élevés que le prix en usage dans la région à la même époque; qu'il résulte de ce qui précède que c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté les réclamations basées sur l'augmentation des prix de la main-d'œuvre, des matériaux et des terrassements, sauf en ce qui concerne l'augmentation qui a pu résulter, spécialement pour les prix payés aux ouvriers maçons, des offres susmentionnées émanant du conducteur des travaux ;

Sur le chef des réclamations tendant à l'allocation d'une plus-value pour travail de nuit sur le plan incliné en 1875 :

Considérant que le bordereau prévoit un supplément de prix pour les travaux exécutés la nuit; que ce supplément doit être payé toutes les fois que l'entrepreneur a reçu l'ordre soit de travailler la nuit soit d'accélérer les travaux dans une proportion matériellement impossible à réaliser sans travailler la nuit ; que l'examen comparatif par des experts des ordres de service et des conditions d'organisation du chantier peut seul permettre d'apprécier si cette dernière condition a été remplie ;

Sur le chef de réclamation tendant au payement de ciment employé pour la pose des pierres de taille :

Considérant qu'une expertise est nécessaire pour permettre d'apprécier si l'emploi du ciment a eu lieu, et si cet emploi a été prescrit par les officiers ;

Sur le chef de réclamation tendant à l'allocation d'indemnités pour l'emploi, en 1875, de cintres exceptionnels, pour l'emploi, en 1876, de gabarits des conduites d'air constituant également des cintres exceptionnels et pour le doublement des cintres des voûtes de la grande caserne dans la même année :

Considérant qu'aux termes de l'article 82 du cahier des charges, le prix du solide de la maçonnerie comprend pour les voûtes la fourniture des cintres, le cintrement et le décintrement, qui sont à la charge de l'entrepreneur; que la seule exception prévue s'applique au cas où les cintres étant fournis par l'État soit sur la demande de l'entrepreneur, soit pour utiliser les cintres existant dans les magasins du génie, il y aurait lieu de faire une déduction sur les prix du bordereau ; qu'il n'est pas allégué que l'emploi de cintres appartenant à l'État ait été fait ou même demandé ; qu'ainsi l'entrepreneur n'est pas fondé à réclamer un supplément de prix en raison des charges résultant de la nature des cintres ou de la disposition qu'il aurait dû leur donner d'après les ordres des officiers usant des droits que leur confère à cet égard l'article 77 du cahier des charges ;

Sur le chef de réclamation relatif à la fourniture d'eau et à la location du matériel pour travaux faits en régie en 1875 :

Considérant qu'il n'est pas contesté que la fourniture d'eau a fait l'objet d'un règlement amiable; que l'expertise peut seule faire connaître si la totalité des sommes qui ont pu être dues pour location de matériel employé aux travaux faits en régie a été payée ;

Sur le chef de réclamation tendant à l'application d'un coefficient de foisonnement plus élevé pour l'évaluation du cube des déblais de roc transporté, calculé d'après le vide de la fouille :

Considérant qu'il n'est pas établi que le coefficient de $1^{m},70$ ait été accepté par l'entrepreneur ; que, par suite, il y a lieu de faire vérifier par les experts si ce prix est suffisamment rémunérateur ;

Sur le chef de réclamation tendant à l'application aux travaux exécutés en 1875 du prix supplémentaire appliqué en 1876 aux parements de roc :

Considérant qu'il y a lieu de faire vérifier par les experts si le prix supplémentaire établi à l'amiable a été appliqué aux travaux exécutés en 1876 ;

Sur le chef de réclamation tendant à l'allocation des sommes qui seraient dues pour régalage des remblais contenant du roc et des remblais de terre végétale, pour emploi de cinq piocheurs

pour les déblais de terre végétale, et d'un piocheur pour la reprise de terres en dépôt :

Considérant qu'il appartient aux experts de vérifier si les allégations du sieur Oudin sont exactes ; que c'est seulement au cas où l'impossibilité de cette vérification serait reconnue par eux qu'il y aurait lieu d'examiner s'il convient d'écarter sur les divers points les demandes de l'entrepreneur par application de l'article 49 du devis général, aux termes duquel les inscriptions faites au carnet sont obligatoires pour lui lorsque l'exactitude n'en peut plus être vérifiée ;

Sur le chef de réclamation tendant à l'application à l'emmétrage des déblais du prix prévu au bordereau pour l'emmétrage des moellons :

Considérant qu'aucune clause du marché n'autorise à appliquer à la mise des terres en dépôt le prix prévu pour l'emmétrage des moellons ;

Sur les chefs de réclamations tendant à l'allocation d'indemnités pour construction en sous-œuvre d'arceaux à la caponnière du saillant et pour établissement d'échafaudages supplémentaires en vue de cette construction, pour dallage des couloirs, pour établissement de barbacanes d'aération, pour taille de chanfreins aux ouvertures de la caserne et taille de sujétion des sommiers, clefs et claveaux :

Considérant qu'une expertise peut seule permettre d'apprécier si l'obligation de reprendre en sous-œuvre la construction des arceaux et d'établir à cet effet de nouveaux échafaudages a été le résultat d'une erreur de direction imputable à l'administration et pour laquelle il soit dû une indemnité ; si les couloirs ont été dallés, et si l'ordre avait été donné d'exécuter ce travail ; si l'établissement de barbacanes d'aération, la taille des chanfreins, celle des sommiers, clefs et claveaux rentrent dans les travaux qui, d'après le cahier des charges et le bordereau des prix, devaient donner lieu au payement de plus-values ;

Sur le chef de réclamation tendant à l'application d'un prix spécial à la maçonnerie des conduites d'air vicié :

Considérant que ce genre de travail, rentrant dans ceux qui devaient nécessairement être exécutés au fort, n'avait pas fait l'objet de l'inscription au bordereau d'un prix autre que ceux des maçonneries ordinaires ;

Sur le chef de réclamation tendant à l'application aux parements d'intrados des voûtes et aux parements intérieurs des murs destinés à recevoir des chapes du prix prévu pour la taille des parements d'intrados et des parements vus de maçonnerie :

Considérant que la préparation des surfaces destinées à recevoir des chapes rentre dans les travaux ordinaires de maçonnerie, et, qu'aucune clause du marché ne permet d'appliquer à ce travail les prix prévus pour la taille des parements vus de maçonnerie ;

Sur le chef de réclamation tendant au payement des échafaudages faits pour la construction des cheminées :

Considérant qu'aux termes des dispositions des articles 82 et 96 du cahier des charges, le prix inscrit au bordereau pour la maçonnerie de briques comprend le payement des échafaudages ; qu'en ordonnant d'achever les cheminées avant la mauvaise saison au lieu de continuer à les construire à mesure que le remblai s'élevait, les agents de l'administration n'ont fait qu'user du droit qui leur appartient de régler la marche des travaux, et que ce fait ne peut justifier une dérogation aux dispositions des articles susvisés ;

Sur les demandes tendant à l'allocation d'indemnités à raison du préjudice causé à l'entrepreneur par l'activité excessive imprimée aux travaux et de la perte d'industrie qui en a été la conséquence :

Considérant que ces demandes auraient pour effet, si elles étaient admises, de modifier le règlement des dépenses et des travaux des exercices 1875 et 1876 ; que, dès lors, aux termes du § 4 de l'article 59 du devis général ci-dessus visé, elles devaient, à peine de déchéance, être formulées dans le délai de six mois, en ce qui regarde chaque exercice, à partir du règlement général et définitif des travaux s'y rapportant ; qu'il n'est pas contesté que ces demandes ont été formulées plus de six mois après le règlement desdits exercices ; qu'ainsi, c'est avec raison que le conseil de préfecture les a écartées comme non recevables... (Les experts désignés en exécution de l'arrêté susvisé devront, outre la mission qui leur a été donnée par ledit arrêté, rechercher et établir : 1° si la maçonnerie de revêtement, payée comme maçonnerie en moellons ordinaires, a été faite en moellons smillés, si l'emploi de ces moellons a été la conséquence des ordres donnés à l'entrepreneur, et, dans l'affirmative, quel est le montant de l'allocation supplémentaire qu'il y aurait lieu d'accorder de ce chef ; 2° si les appels adressés par le conducteur des travaux du fort d'Ecrouves aux ouvriers maçons ont eu pour conséquence une augmentation dans le prix payé par l'entrepreneur pour la main-d'œuvre des maçonneries, et, dans l'affirmative, quel est le montant de l'indemnité qui pourrait être due en raison du dommage subi de ce

chef : 3° si, en 1875, l'entrepreneur a reçu l'ordre de faire pendant la nuit des transports au moyen du plan incliné, ou de pousser les travaux avec une activité impossible à atteindre, sans continuer les transports pendant la nuit, et, dans l'affirmative quel est le montant de l'allocation supplémentaire qu'il y aurait lieu d'accorder de ce chef; 4° si, en 1875, il a été fait, par ordre de l'administration, emploi de ciment pour la pose des pierres de taille, et, dans l'affirmative, quel en est le montant; 5° si la totalité des sommes dues pour location de matériel employé aux travaux faits en régie en 1875 a été payée, et, dans la négative quel est le montant de la somme qui serait due à l'entrepreneur de ce chef; 6° si le coefficient de foisonnement adopté pour le cube des déblais de roc est suffisamment rémunérateur, et, dans la négative, quel est le montant de l'allocation supplémentaire qu'il y aurait lieu d'accorder de ce chef pour l'exercice 1875 et pour l'exercice 1876 ; 7° si le prix supplémentaire inscrit au bordereau, pour taille de parement de roc en 1876, a été appliqué aux travaux de même nature faits en 1875, et, dans la négative, quel est le montant de l'allocation supplémentaire qu'il y aurait lieu d'accorder de ce chef; 8° s'il est dû des allocations supplémentaires pour régalage des remblais contenant du roc et des remblais de terre végétale, pour emploi d'un plus grand nombre de piocheurs qu'il n'en a été compté aux déblais de terre végétale et d'un piocheur à la reprise de la terre végétale mise en dépôt, et, dans l'affirmative, quel en est le montant ; 9° si la nécessité de construire en sous-œuvre des arceaux à la caponnière du saillant et d'établir des échafaudages supplémentaires à cet effet a été le résultat d'une erreur de direction imputable à l'administration militaire, et, dans l'affirmative, quel est le montant de l'indemnité supplémentaire qu'il y aurait lieu d'allouer de ce chef ; 10° si les couloirs ont été dallés en vertu d'ordres donnés à l'entrepreneur, et, dans l'affirmative, quelle serait la somme due pour prix de ce travail ; 11° si l'établissement de barbacanes d'aération, la taille des chanfreins aux ouvertures de la caserne, celle des sommiers, clefs et caveaux, ne rentrent pas dans les travaux compris dans le prix de la maçonnerie, et, dans la négative, quelles seraient les allocations supplémentaires à accorder de ce chef. Arrêté ré mé en ce qu'il a de contraire. État condamné aux dépens. Si lus des conclusions rejeté.)

(N° 48)

[11 juillet 1884.]

Travaux publics. — Dommages. — Occupation temporaire. — Arrêté préfectoral. — Annulation. — Recours du Ministre. — Irrecevabilité. — (Ministre des Travaux Publics contre les sieurs Desdouitils et Jonquier.)

Le Ministre des Travaux Publics n'a pas qualité pour demander l'annulation de l'arrêté du conseil de préfecture qui accueille l'opposition formée par un propriétaire contre un arrêté préfectoral d'occupation temporaire, pris dans l'intérêt exclusif d'un entrepreneur.

Mais l'État ayant été mis en cause, et condamné par le conseil de préfecture aux frais d'expertise et aux dépens, l'arrêté de ce conseil est annulé sur ce point.

Vu le recours présenté par le Ministre des Travaux Publics tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 2 septembre 1881, par lequel le conseil de préfecture de la Manche a annulé un arrêté du 1er mars 1879, portant autorisation au profit du sieur Desdouitils, entrepreneur des travaux d'entretien de la route nationale n° 176, de Caen à Lamballe, d'occuper pour y extraire des matériaux diverses pièces de terre comprises dans la parcelle 841 du plan cadastral de la commune de Sainte-Pience et appartenant au sieur Jonquier... ;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Jonquier... tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le recours du Ministre des Travaux Publics avec dépens... ;

Vu les arrêts du Conseil des 7 septembre 1755 et 20 mars 1780 ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807 ;

Considérant que l'arrêté préfectoral du 1er mars 1879 a été pris dans l'intérêt exclusif du sieur Desdouitils, adjudicataire des travaux d'entretien de la route nationale n° 176 ; que, dès lors, le sieur Desdouitils avait seul qualité pour demander l'annulation de l'arrêté du conseil de préfecture en tant qu'il a admis la réclamation du propriétaire contre l'arrêté du préfet ; et que le Ministre des Travaux Publics n'est pas recevable à demander, au nom de l'État, la réformation dudit arrêté ;

Mais considérant que l'État a été mis en cause et condamné au payement des frais d'expertise et que, dès lors, le Ministre des

Travaux Publics est fondé à demander l'annulation des dispositions de l'arrêté attaqué par lesquelles les frais ont été mis à la charge de l'État... (Arrêté annulé en tant qu'il a mis à la charge de l'État les frais d'expertise. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 49)

[18 juillet 1884.]

Cours d'eau non navigables ni flottables. — Barrage. — Autorisation préfectorale. — Pouvoirs de police. — Pas d'excès de pouvoirs. — (Veuve Delanoue, sieurs Plaist et autres.)

L'arrêté par lequel un préfet autorise l'établissement d'un barrage sur un cours d'eau, tous droits des tiers expressément réservés, n'est pas entaché d'excès de pouvoirs. — Cet arrêté ne fait pas obstacle à ce que les tiers fassent valoir devant l'autorité compétente leurs droits à la suppression du barrage autorisé (*).

Vu la requête présentée pour la dame veuve Delanoue, les sieurs Plaist et autres... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs avec toutes conséquences de droit, — un arrêté du 16 septembre 1882 par lequel le préfet du Nord a autorisé le sieur Billet, distillateur à Marly, à établir dans le lit de la Rhônelle un barrage destiné à faire refluer dans son usine les eaux de cette rivière ;

Ce faisant, attendu que les requérants sont propriétaires ou locataires d'usines ou moulins situés sur ce cours d'eau ; que, le 22 mars 1882, le sieur Billet ayant construit sans autorisation un barrage au milieu de la Rhônelle, la démolition de cet ouvrage a été ordonnée par le juge du possessoire ; qu'en autorisant cet industriel à reconstruire ledit barrage, le préfet du Nord a empiété sur les attributions qui ont été conférées à l'autorité judiciaire par l'article 645 du Code civil ; qu'il ne lui appartenait pas en effet de répartir, contrairement à la possession et aux droits établis, les eaux de la Rhônelle entre les différents riverains de cette rivière, ni de décider que l'établissement d'un nouveau barrage ne causerait aucun préjudice aux moulins existants ; que, par suite, en immisçant dans l'appréciation de droits privés, le préfet du No a excédé ses pouvoirs ;

les observations du Ministre de l'Agriculture tendant au

(* oy. 15 février 1880, Templier, *nn.* 1881, p. 109 et le renvoi.

rejet du pourvoi par le motif que la construction du barrage autorisé au profit du sieur Billet n'a eu pour objet et ne pourra, dans les conditions où il a été établi, avoir pour effet que de retenir les eaux lorsque l'usinier d'aval videra son bief ; que la retenue du nouveau barrage se confond avec celle du moulin situé immédiatement en aval qui appartient à la dame veuve Delanoue ; que le sieur Billet est d'ailleurs propriétaire des deux rives de la Rhônelle au point où il a établi l'ouvrage dont il s'agit ; qu'enfin, en donnant à cet industriel l'autorisation qu'il sollicitait, l'administration ne s'est inspirée que de considérations tirées du droit de police qui lui appartient sur les cours d'eau non navigables ; que l'arrêté attaqué a réservé expressément les droits des tiers et ne fait pas obstacle à ce que ces derniers se pourvoient s'ils s'y croient fondés, devant la juridiction compétente, pour obtenir la réparation du préjudice qu'ils prétendraient leur avoir été causé ;

Vu les lois des 22 décembre 1789, 8 janvier 1790, 12-20 août 1790, 28 septembre 6 octobre 1791, et l'arrêté du gouvernement du 19 ventôse an VI ;

Vu les décrets des 25 mars 1852 et 13 avril 1861 ;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872 ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en prenant l'arrêté attaqué, le préfet du Nord n'a pas entendu statuer sur les droits respectifs que peuvent prétendre les riverains de la Rhônelle à la jouissance de ce cours d'eau, et qu'il a eu uniquement pour but de constater que l'établissement du barrage sollicité par le sieur Billet, dans les conditions indiquées, ne présentait aucun inconvénient au point de vue de l'intérêt public et du libre écoulement des eaux ;

Considérant, d'ailleurs, que l'arrêté attaqué a été pris sous la réserve des droits des tiers, et ne fait pas obstacle à ce que les requérants fassent valoir, s'ils s'y croient fondés, devant la juridiction compétente, les droits qu'ils pourraient avoir à s'opposer à la construction du barrage dont il s'agit ; que, dans ces circonstances, le préfet du Nord n'a pas excédé les limites des pouvoirs qu'il tient des lois des 12-20 août 1790 et 28 septembre, 6 octobre 1791 en ce qui concerne les cours d'eau non navigables et non flottables... (Rejet.)

(N° 50)

[18 juillet 1884.]

Marais (Desséchement des). — Syndicat pour l'assainissement de la vallée de la Dives. — Entretien. — Taxes. — Degré d'intérêt déterminé par l'étendue des propriétés. — (Sieur et demoiselle Hébert-Desroquettes.)

Grief tiré de ce que des rôles pour l'entretien des travaux auraient été émis avant que les travaux même d'assainissement fussent terminés. Rejet : l'article 25 de la loi du 16 septembre 1807 relatif au desséchement des marais est inapplicable à des travaux d'assainissement exécutés par un syndicat constitué entre les communes intéressées en vertu des articles 35 et 36 de cette loi ; de plus, le décret constitutif de l'association syndicale pour l'entretien des travaux d'assainissement a autorisé l'émission du rôle pour les dépenses d'entretien (*).

Grief tiré de l'absence du dépôt pendant un mois à la mairie de la commune de la situation des lieux, des plans parcellaires et des projets de travaux et de répartition de la dépense. Rejet : cette obligation, formulée par le décret qui a constitué le syndicat d'assainissement de la Dives, ne se trouve pas reproduite dans le décret qui a organisé le syndicat d'entretien des travaux (**).

Grief tiré de ce que le compte des travaux exécutés pendant un exercice n'a pas été déposé à la mairie dans les deux mois de la clôture de cet exercice. Rejet : cette formalité a seulement pour but de permettre aux propriétaires de présenter après chaque exercice leurs observations au syndicat : or, ceux-ci ont pu discuter devant le conseil de préfecture la légalité des rôles et le montant des cotes (***).

Taxes établies d'après l'étendue des terrains et non d'après l'intérêt à l'entretien des travaux à raison de leur valeur et de leur situation ; décidé que, dans les circonstances de l'affaire, et à raison de la nature des travaux, il n'y a pas lieu de prendre ces deux derniers éléments pour apprécier le degré d'intérêt (****).

V es requêtes présentées pour la demoiselle Hébert-Desroque s... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — deux

(*-***-****) Voy. 28 janvier 1881, Porin et autres, *Ann.* 1882, p. 207. — Voy. si Gain, *Traité des associations syndicales*, p. 39.

arrêtés des 28 décembre 1881 et 25 octobre 1882, dans celles de leurs dispositions par lesquelles le conseil de préfecture du Calvados a rejeté ses demandes en décharge : 1° des taxes syndicales auxquelles la demoiselle Hébert-Desroquettes a été imposée, pendant les années 1877, 1878, 1879, 1880 et 1881, pour l'entretien des travaux d'assainissement de la vallée de la Dives ; 2° de la même taxe à laquelle ladite demoiselle Hébert-Desroquettes a été imposée pendant l'année 1882 ;

Ce faisant, attendu : 1° que, contrairement à l'article 25 de la loi du 16 septembre 1807, le rôle des taxes d'entretien pour les travaux d'assainissement de la vallée de la Dives a été émis alors que les travaux d'assainissement eux-mêmes n'étaient pas terminés ; attendu 2° que le syndicat a violé l'article 14 du décret du 20 mai 1863, qui porte qu'avant la rédaction des rôles, le plan parcellaire doit être déposé pendant un mois à la mairie et qui prescrit que le projet de rôle sera publié et affiché ; attendu 3° que le compte des travaux exécutés pendant les campagnes 1877, 1878, 1879, 1880, 1881 et 1882 n'a pas, comme l'exigeait l'article 18 du décret du 19 juin 1875, été déposé à la mairie pendant quinze jours dans les deux mois de la clôture de l'exercice ; attendu 4° que la requérante a été imposée à raison de l'étendue des terrains qu'elle possède ; que cet élément n'aurait pas dû être seulement pris en considération pour déterminer l'intérêt qu'elle pouvait avoir à l'entretien des travaux ; que c'est à tort que le conseil de préfecture ne s'est pas fondé pour rendre sa décision sur les conclusions d'un rapport d'experts dressé à l'occasion d'une précédente réclamation élevée par la requérante contre les taxes émises en 1873 par le syndicat d'assainissement et réimposées en 1879, lesdites conclusions homologuées par arrêté du conseil de préfecture du 17 juin 1881 ; qu'il aurait dû être tenu compte de la valeur des terrains, de leur situation et de leur degré d'humidité, et qu'ainsi les articles 2 de la loi du 14 floréal an XI et 25 du décret du 19 juin 1875 ont été violés ; annuler le rôle dressé par le syndicat et accorder décharge des taxes imposées ; subsidiairement, ordonner une expertise à l'effet de vérifier si la demoiselle Hébert-Desroquettes a un intérêt actuel aux dépenses d'entretien et en rechercher l'étendue au cas où son existence serait constatée ;

Vu les lois des 14 floréal an XI et 16 septembre 1807 ;

Considérant que les requêtes ci-dessus visées sont fondées sur les mêmes moyens, qu'il y a lieu de les joindre pour y être statué par une même décision ;

Sur le moyen tiré de la violation de l'article 25 de la loi du 16 septembre 1807 :

Considérant que, pour demander l'annulation des rôles dressés pour l'entretien des travaux d'assainissement de la vallée de la Dives, la requérante se fonde sur ce que lesdits rôles auraient été émis, alors que les travaux d'assainissement eux-mêmes n'étaient pas terminés, et qu'ainsi, l'article 25 de la loi du 16 septembre 1807 aurait été violé ;

Considérant, d'une part, que le décret ci-dessus visé du 19 juin 1875 a constitué une association syndicale pour l'entretien des travaux d'assainissement qui ont été exécutés dans la vallée de la Dives et a autorisé l'émission des rôles pour le payement des dépenses d'entretien, et que, d'autre part, les travaux d'assainissement de la vallée de la Dives ont été exécutés par un syndicat constitué entre les communes intéressées, en vertu des articles 35 et 36 de la loi du 16 septembre 1807 relatifs aux travaux de salubrité exécutés pour le compte des villes et des communes ; que, dans ces circonstances, la requérante ne peut se fonder sur l'article 25 de ladite loi, relatif au desséchement des marais, pour de demander l'annulation des rôles sur lesquels elle a été imposée ;

Sur le moyen tiré de l'inobservation des formalités prescrites par l'article 14 du décret du 20 mai 1863 ;

Considérant que, si l'article 14 du décret du 20 mai 1863, qui a constitué le syndicat d'assainissement de la Dives, prescrit de déposer pendant un mois, à la mairie de la commune de la situation des lieux, les plans parcellaires et les rapports sur les projets de travaux et de répartition de la dépense, aucune disposition semblable ne se trouve dans le décret du 19 juin 1875, qui a organisé le syndicat d'entretien des travaux de la vallée de la Dives ; que, dès lors, la requérante pour demander l'annulation du rôle émis par ledit syndicat, ne saurait se fonder sur ce que l'article 14 du décret du 20 mai 1863 n'aurait pas été observé ;

Sur le moyen tiré de ce que, contrairement à l'article 18 du décret du 19 juin 1875, le compte des travaux exécutés pendant les exercices 1877 à 1882 n'a pas été déposé à la mairie dans les deux mois de la clôture de ces exercices :

Considérant que la disposition de l'article 18 du décret du 19 juin 1875 a seulement pour but de permettre aux propriétaires de présenter au syndicat, après chaque exercice, leurs observations sur les travaux exécutés pendant ledit exercice ; que la requérante, qui a pu discuter devant le conseil de préfecture tant la légalité des rôles que le montant des cotes auxquelles elle a

été imposée, ne peut se fonder sur l'inobservation de la disposition précitée du décret du 19 juin 1875 pour soutenir que lesdits rôles doivent être annulés ;

Sur le moyen tiré de ce que les taxes n'auraient pas été réparties proportionnellement à l'intérêt qu'avait la requérante à l'entretien des travaux d'assainissement :

Considérant que, pour soutenir que les taxes auxquelles elle a été imposée n'ont pas été établies proportionnellement à l'intérêt qu'elle avait à l'entretien des travaux d'assainissement de la vallée de la Dives, la requérante prétend que c'est à tort qu'il a été tenu compte seulement de l'étendue des terrains qu'elle possède et non de la valeur desdits terrains et de leur situation par rapport aux canaux d'assainissement et invoque les conclusions d'une précédente réclamation élevée par elle contre les taxes émises en 1875 par le syndicat de construction et d'assainissement de la Dives et réimposées en 1879 ;

Mais considérant que, dans l'instance actuelle, la requérante n'a pas usé devant le conseil de préfecture de la faculté que lui accordait la loi de demander à ce qu'il fût procédé à une expertise sur sa réclamation ; que l'état de l'instruction permet de statuer au fond, et qu'il n'y a pas lieu d'ordonner l'expertise demandée devant le Conseil d'État ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'à raison de la nature des travaux et des circonstances de l'affaire, il n'y avait pas lieu de prendre en considération la valeur des terrains et leur situation par rapport aux travaux d'assainissement pour apprécier le degré d'intérêt de la requérante ;

Considérant, d'autre part, que la requérante soutient que l'association comprend, avec des terrains bas et marécageux, des terrains qui n'ont pas à souffrir de l'excès d'humidité et des inondations et ne peuvent en conséquence avoir un intérêt égal à l'entretien des travaux d'assainissement, mais qu'elle n'établit pas que les propriétés à raison desquelles elle a été imposée, se trouvent dans ces conditions ; que, dans ces circonstances, la requérante n'est pas fondée à soutenir que les taxes auxqelles elle a été imposée n'ont pas été établies conformément à l'article 2 de la loi du 14 floréal an XI... (Rejet).

(N° 51)

[18 juillet 1884.]

Travaux publics. — Cours d'eau navigable et flottable. — Dommages. — Inondations. — Usine. — Indemnité pour chômage et remise en état. — Procédure. — Arrêté non notifié. — Ministre. — Recours. — Délai. — Arrêté ordonnant un supplément d'expertise. — Caractère interlocutoire : pas de chose jugée. — (Sieur Trutey-Marange.)

Dommages. — Exploitation d'une usine rendue impossible par suite d'infiltration d'eau dans le sous-sol résultant de l'exécution de travaux en rivière, encore bien que le niveau des barrages n'ait pas été sensiblement relevé. — Responsabilité de l'État.

Indemnité. — Évaluation. — Chômage de l'usine. — Appréciation du revenu annuel.

Intérêts de l'indemnité accordés pour les deux mois qui suivront le payement de l'indemnité, délai nécessaire pour remettre l'usine en état.

Diminution de valeur locative. — Indemnité annuelle allouée.

Travaux d'assainissement des caves. — Fixation d'une somme avec option pour l'État entre le payement de cette somme et l'exécution des travaux nécessaires pour mettre le réquérant à l'abri des eaux.

Dépréciation de machines par suite du chômage. — Indemnité allouée.

Suppression d'industrie. — Dans l'espèce, dommage purement éventuel : lorsque les travaux auront été exécutés, le requérant pourra, s'il y a lieu, réclamer une indemnité.

Intérêts. — Intérêts des intérêts.

Procédure. — Délai du recours. — Le recours formé par le Ministre des Travaux Publics contre un arrêté du conseil de préfecture moins de trois mois après la date à laquelle le Ministre a eu connaissance de cette décision, par l'envoi du rapport des ingénieurs locaux, est recevable lorsque l'arrêté n'a pas été notifié régulièrement à l'État (**).

(*) (Suite de l'arrêt du 19 mars 1880, *Ministre des Travaux Publics Ann.* 1, p, 952).

(**) Rapp. par *a contrario*, et pour le cas où la notification aurait été régulièrement faite aux agents locaux, 16 avril 1863, veuve Guibert, *Ann.* 1863, 547 et la note.

Chose jugée. — Arrêté interlocutoire. — L'arrêté qui a ordonné un supplément d'expertise pour apprécier le montant des dommages causés par des travaux en rivière, en réservant le droit pour l'État de contester l'existence même du dommage, a le caractère interlocutoire. — Dès lors, il ne constitue pas la chose jugée sur le principe même de droit à indemnité.

Vu : 1° le recours formé par le Ministre des Travaux Publics tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 1er mars 1883, par lequel le conseil de préfecture de l'Yonne a condamné l'État à payer au sieur Trutey-Marange, propriétaire du moulin Saint-Pierre, à Auxerre, diverses indemnités pour les dommages causés à son usine par des infiltrations d'eau qui se seraient produites par suite des travaux exécutés par l'administration pour substituer dans l'Yonne le régime de la navigation permanente à celui de la navigation par éclusées ;

Ce faisant, attendu que l'usine de sieur Trutey-Marange est située dans la ville d'Auxerre, à quelque distance de l'Yonne et entre le barrage du Bâtardeau en amont et celui de la Chaînette en aval ; qu'il a été reconnu que la construction du barrage de la Chaînette n'avait pas relevé le niveau de l'Yonne dans la partie correspondant à l'usine et qu'il résulte du supplément d'expertise ordonné par arrêté du conseil de préfecture du 24 août 1878, maintenu par décision du Conseil d'État du 19 mars 1880, que les travaux exécutés en 1873 au barrage du Bâtardeau n'ont pas eu pour conséquence d'exhausser cet ouvrage ; qu'il a été également constaté que les variations de niveau de l'eau dans le sous-sol de l'usine ne concordaient pas avec la manœuvre des barrages ; qu'ainsi, l'envahissement de la propriété du sieur Trutey-Marange par les eaux souterraines doit être attribué, non aux travaux de l'État, mais aux fouilles pratiquées par le propriétaire pour se procurer l'eau nécessaire au fonctionnement d'une machine à vapeur, rejeter la demande en indemnité du sieur Trutey-Marange et mettre à sa charge les frais d'expertise ;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Trutey-Marange... tendant à ce que le recours du Ministre soit rejeté avec dépens, soit comme tardivement formé, attendu que l'Ingénieur en chef a reconnu avoir eu communication de l'arrêté attaqué le 6 avril 1883 et que le recours n'a été enregistré que le 16 août suivant, après l'expiration du délai de trois mois imparti par l'article 11 du décret du 22 juillet 1806, soit parce que l'arrêté du conseil de préfecture du 24 août 1878, tout en ordonnant un

supplément d'expertise, a définitivement reconnu le droit du sieur Trutey-Marange à une indemnité que cet arrêté a été purement et simplement maintenu par la décision du Conseil d'État du 19 mars 1880 et qu'ainsi le principe de l'indemnité a acquis l'autorité de la chose jugée, soit enfin, au fond, attendu que les travaux exécutés dans la rivière ont eu pour effet de relever le plan d'eau ; que c'est seulement en 1874, peu après l'achèvement de ces travaux, que les nappes d'eau souterraines qui auparavant se déversaient dans l'Yonne ont pénétré dans l'usine, alors que les les fouilles pratiquées par le sieur Trutey-Marange dans le sous-sol de l'usine, n'avaient pendant douze ans donné lieu à aucun inconvénient, et que si les experts n'ont pas constaté une concordance exacte entre le mouvement des eaux dans l'usine et la manœuvre des barrages, cela tient au peu de durée des expériences, faites pendant la saison des basses eaux, et à la distance qui sépare l'usine de l'Yonne et qui retarde l'effet des manœuvres faites en rivière ;

Vu 2° la requête pour le sieur Trutey-Marange... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer l'arrêté précité du conseil de préfecture de l'Yonne du 1er mars 1883 ; ce faisant, attendu que ledit arrêté a fait une appréciation insuffisante du dommmage, fixer le chiffre des diverses indemnités ainsi qu'il suit savoir : 1° indemnité annuelle pour chômage de l'usine, 22 000 francs, en réduisant en outre à six mois la durée de la déduction d'un an opérée par le conseil de préfecture à raison de l'incendie survenu le 13 octobre 1878 ; 2° indemnité annuelle pour perte sur les loyers, 800 francs ; 3° indemnité pour exécution des travaux nécessaires pour mettre la propriété à l'abri des eaux et réparer les dégradations, 13 585 francs, somme dans laquelle est comprise la jouissance de l'indemnité annuelle pour chômage de l'usine pendant quatre mois, temps nécessaire pour l'exécution des travaux, dont le conseil de préfecture a omis de tenir compte, l'indemnité ci-dessus indiquée devant être réduite à 1 500 francs dans le cas où l'État userait de la faculté que lui a laissée le conseil de préfecture d'exécuter pour se libérer, les travaux de drainage indiqués par le tiers expert ; 4° pour le cas où l'usine ne pourrait être mise à l'abri des eaux et où, par suite, l'industrie serait supprimée, 000 francs ; 5° pour remplacement et réparation de la chau- ère et de la machine, 15 493 francs ; dire que c'est à tort que conseil de préfecture a alloué les intérêts seulement pour les demnités de privation de jouissance et que toutes les sommes louées doivent produire des intérêts ; allouer en outre, au

requérant les intérêts des intérêts et condamner l'État aux dépens ;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807 ;

Vu les articles 1153 et 1154 du Code civil ;

Vu le décret du 22 juillet 1806, article 11 ;

Considérant que les deux pourvois ci-dessus visés sont dirigés contre le même arrêté ; que, dès lors, il y a lieu de les joindre pour y statuer par une seule décision ;

Sur le recours du Ministre des Travaux Publics :

En ce qui touche les fins de non-recevoir tirées par le sieur Trutey-Marange : 1° de la tardivité du recours ; 2° de la chose jugée :

Sur le premier point :

Considérant que le recours du Ministre des Travaux Publics a été enregistré au secrétariat du contentieux du Conseil d'État le 16 août 1883, moins de trois mois après le 2 juin, date à laquelle l'arrêté attaqué avait été transmis au Ministre par ses agents locaux ; que le sieur Trutey-Marange ne justifie ni même n'allègue qu'avant cette dernière date l'arrêté dont il s'agit eût été, à sa requête, régulièrement notifié à l'État et qu'il ne saurait se prévaloir de ce que l'Ingénieur en chef aurait eu connaissance dudit arrêté le 6 avril 1883 pour soutenir que le recours du Ministre des Travaux Publics a été tardivement formé ;

Sur le second point :

Considérant que le sieur Trutey-Marange soutient que le Conseil d'État ayant, par la décision ci-dessus visée du 19 mars 1880, rejeté le recours du Ministre des Travaux Publics contre un arrêté du 24 août 1878, par lequel le conseil de préfecture avait reconnu son droit à indemnité et qui a ainsi acquis l'autorité de la chose jugée, le principe de l'indemnité ne peut plus être discuté ;

Considérant que, si l'arrêté précité du 24 août 1878 préjuge le fond, il ne contient aucune disposition définitive et se borne à ordonner un supplément d'expertise sur la réclamation du sieur Trutey-Marange ; que tout en rejetant le recours formé contre cet arrêté, le Conseil d'État en a précisé le caractère interlocutoire en constatant qu'il ne faisait pas obstacle à ce que l'administration contestât, lors des opérations du supplément d'expertise, l'existence même du dommage et que, par suite, il n'y avait pas lieu en l'état, de décider que le sieur Trutey-Marange n'avait droit aucune indemnité ; qu'ainsi, loin de consacrer ce droit, le Conse d'État a expressément réservé la question et que, dès lors l Ministre des Travaux Publics est recevable à demander la sup

pression de l'indemnité allouée au sieur Trutey-Marange par le conseil de préfecture ;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'usine du sieur Trutey-Marange, qui existe depuis 1860 environ, a pour la première fois souffert de l'irruption des eaux dans l'hiver 1874-1875, c'est-à-dire peu après l'achèvement des travaux exécutés par l'administration afin de substituer dans l'Yonne la navigation permanente à la navigation par éclusées ; que, depuis lors, cet état de choses s'est perpétué d'une façon à peu près continue et de manière à rendre impossible l'exploitation de l'usine ;

Considérant que l'administration soutient que le niveau des barrages n'ayant pas été relevé et le mouvement des eaux dans l'usine ne concordant pas avec la manœuvre des barrages la cause du dommage doit être cherchée uniquement dans les travaux exécutés par le sieur Trutey-Marange dans le sous-sol de son usine pour se procurer l'eau nécessaire au fonctionnement d'une machine à vapeur et qu'ainsi l'État n'en est pas responsable ;

Mais considérant que si les barrages n'ont pas été sensiblement exhausssés, il résulte néanmoins de l'instruction que les travaux faits par l'État dans la rivière d'Yonne ont eu pour effet d'en rendre le niveau plus constant, ce qui ralenti l'écoulement des nappes souterraines qui se déversent dans la rivière ; que, s'il a paru y avoir un défaut de concordance entre le mouvement des eaux dans la propriété du sieur Trutey-Marange et la manœuvre des barrages, les expériences faites du 27 août au 26 septembre 1880, c'est-à-dire pendant une période de baisse continue des cours d'eau et des sources, ne sauraient être considérées comme concluantes, et que, d'ailleurs, la distance qui existe entre l'usine et l'Yonne suffit pour expliquer que les effets de la manœuvre des barrages ne se fassent pas sentir immédiatement dans l'usine ; qu'enfin les travaux exécutés par le sieur Trutey-Marange dans le sous-sol de sa propriété n'ont produit aucun résultat fâcheux pendant plus de dix années, et que c'est seulement à la suite de la modification du régime de l'Yonne que l'eau a pénétré dans l'usine ; que, dans ces circonstances, le Ministre des Travaux Publics n'est pas fondé à soutenir que c'est à tort que l'État a été déclaré responsable du dommage ;

Sur le pourvoi du sieur Trutey-Marange :

En ce qui touche le chômage de l'usine :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en évaluant le revenu annuel de l'usine à 1 200 francs, le conseil de préfecture en a fait

une appréciation insuffisante, et qu'il y a lieu, dans les circonstances de l'affaire, d'élever le chiffre de l'indemnité annuelle à 3 000 francs, en maintenant, d'ailleurs, la déduction d'une année à raison du chômage que l'usine aurait de toute façon subi par suite de l'incendie survenu le 13 octobre 1878, chômage auquel le requérant ne justifie pas que le conseil de préfecture ait assigné une durée exagérée ;

Mais considérant que le conseil de préfecture, en arrêtant la jouissance de l'indemnité à la date à laquelle l'État payerait au sieur Trutey-Marange les sommes qu'il était déclaré lui devoir sur les autres chefs de réclamation, ou aurait fait disparaître le dommage, n'a pas tenu compte de la prolongation du chômage pendant le temps nécessaire au sieur Trutey-Marange pour exécuter les travaux propres à remettre l'usine en état de fonctionner; qu'il sera fait une exacte appréciation de la durée de ces travaux en prolongeant de deux mois la jouissance de l'indemnité ;

En ce qui touche la diminution de valeur locative :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'indemnité annuelle de 50 francs allouée au requérant par le conseil de préfecture pour diminution de valeur locative des caves est insuffisante et qu'il y a lieu de porter cette indemnité à 100 francs par an ;

Mais considérant que la demande en payement d'une indemnité annuelle de 1 000 francs pour perte de loyers du pavillon où était installée la glucoserie n'a pas été présentée au conseil de préfecture ; que le sieur Trutey-Marange n'est pas recevable à la porter directement devant le Conseil d'État ;

En ce qui touche les travaux à effectuer pour assainir les caves et remettre l'usine en état de fonctionner :

Considérant que le conseil de préfecture a alloué de ce chef au requérant une somme de 4 600 francs, en laissant toutefois à l'État l'option entre le payement de cette indemnité et l'exécution de travaux de drainage propres à mettre la propriété du sieur Trutey-Marange à l'abri des eaux ;

Considérant que le requérant ne justifie pas que la somme qui lui a été allouée soit insuffisante, mais qu'il est fondé à soutenir que dans le cas où l'État opterait pour l'exécution de travaux propres à mettre à l'avenir sa propriété à l'abri des eaux, il y aurait lieu de maintenir une indemnité représentant la valeur des travaux à exécuter pour réparer les dommages actuellement réalisés ; qu'il sera fait une juste appréciation de ces dommages en fixant l'indemnité à la somme de 600 francs ;

En ce qui touche la dépréciation de la chaudière et de la machine :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport fourni sur le pourvoi par l'Ingénieur en chef du canal du Nivernais et de la rivière d'Yonne, que l'indemnité allouée de ce chef par le conseil de préfecture est insuffisante et qu'il sera fait une exacte appréciation de la somme nécessaire pour remplacer la chaudière, reconstruire le fourneau et remettre la machine en état de fonctioner en élevant cette indemnité à la somme de 6 300 francs ;

En ce qui touche la suppression de l'industrie :

Considérant qu'il a été alloué au sieur Trutey-Marange une somme destinée à l'exécution de travaux propres à assainir les caves et à remettre l'usine en état de fonctionner ; que si, après l'exécution, soit de ces travaux, soit des travaux de drainage pour lesquels l'État a la faculté d'opter, le fonctionnement de l'usine venait a être entravé de nouveau par l'irruption des eaux, il appartiendrait au sieur Trutey-Marange de faire valoir les droits qu'il croirait avoir à une nouvelle indemnité, mais qu'en l'état il n'y a lieu de statuer sur ce dommage purement éventuel ;

Sur les intérêts :

Considérant qu'aux termes de l'article 1153 du Code civil, les intérêts sont dus à partir de la demande ; que le sieur Trutey-Marange les a demandés le 16 avril 1877, qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a refusé de lui allouer les intérêts des sommes dues pour travaux à exécuter par lui et pour dépréciation de la chaudière et de la machine ;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que les intérêts des indemnités annuelles pour privation de jouissance ont été alloués au sieur Trutey-Marange à partir du 16 avril 1877, du 13 septembre 1878 et du 11 janvier 1883, date des demandes successives qu'il en avait faites, et pour les annuités respectivement échues auxdites dates ; que le requérant a demandé les intérêts des intérêts le 26 mai 1883 ; qu'à cette date il ne lui était pas dû, en vertu de la demande du 11 janvier précédent, une année entière d'intérêts ; que, dès lors, et par application de l'article 1154 du Code civil, il a droit seulement aux intérêts des intérêts dus en vertu des demandes des 16 avril 1[illegible] et 13 septembre 1878... (Recours du Ministre rejeté. L'in[illegible]nité annuelle pour chômage de l'usine du sieur Trutey-M[illegible]nge est portée de 1 200 francs à 3 000 francs. La jouissance d[illegible]ette indemnité sera prolongée de deux mois au delà du terme fi[illegible] par le conseil de préfecture. L'indemnité annuelle pour dimi-n[illegible]n de valeur locative des caves est portée de 50 francs à

100 francs. L'indemnité pour dépréciation de la chaudière et de la machine est portée de 3 080 francs à 6 300 francs. Dans le cas où l'État, au lieu de payer au sieur Trutey-Marange pour assainir les caves et remettre l'usine en état de fonctionner, la somme de 4 600 francs, userait de la faculté d'exécuter les travaux de drainage nécessaires pour assurer le retrait des eaux, il payera au requérant la somme de 600 francs pour réparation des dommages actuellement réalisés. Les sommes dues au sieur Trutey-Marange pour travaux à exécuter par lui et pour dépréciation de la chaudière et de la machine porteront intérêts à partir du 16 avril 1877. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêts dus à partir soit du 16 avril 1877, soit du 13 septembre 1878, capitalisés au 26 mai 1883, pour produire eux-mêmes des intérêts à partir de cette date. L'État supportera les trois quarts des dépens faits devant le Conseil d'État. Surplus des conclusions du sieur Trutey-Marange rejeté.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 52)

[21 juillet 1880.]

Appareils à vapeur. — Envoi d'un décret du 30 avril 1880.

Monsieur le Préfet, j'ai l'honneur de vous adresser une ampliation d'un décret, en date du 30 avril 1880, portant règlement d'administration publique sur l'emploi de la vapeur dans les appareils fonctionnant à terre, et du rapport que j'ai adressé au Président de la République lorsque j'ai soumis ce décret à sa signature. En vous référant à ce rapport, vous apprécierez immédiatement les différences qui existent entre le nouveau règlement et celui qu'il remplace, tant pour l'ensemble que pour les détails. Je me bornerai à revenir ici sur les différences les plus saillantes, en insistant plus spécialement sur la manière dont la nouvelle réglementation doit être appliquée.

L'épreuve d'une chaudière neuve continuera à se faire comme par le passé. Toutefois, le nouveau décret prescrit le renouvellement de l'épreuve, non seulement dans certaines circonstances précisées par le paragraphe 1er de l'article 3, mais encore, d'une façon générale, lorsque l'Ingénieur des Mines est fondé à suspecter la solidité de la chaudière.

Il n'est pas possible de définir d'une manière générale la réparation qui doit être suivie d'une épreuve; les Ingénieurs devront apprécier chaque cas particulier. En cas de contestation, il sera statué conformément au paragraphe 7 de l'article 3.

Un chômage prolongé n'est pas non plus susceptible d'une définition rigoureuse; il faut avoir égard aux circonstances dans lesquelles ce chômage a eu lieu. Il arrive souvent que les chaudières se détériorent autant, et parfois plus, en chômage qu'en activité, car l'humidité à laquelle elles sont le plus souvent exposées est une cause énergique de corrosion.

Malgré le droit et le devoir de l'Administration de recourir au re ıvellement de l'épreuve pour vérifier l'état des chaudières, or ɔ saurait user de ce moyen sans motifs sérieux. D'autre part, il suffit pas pour donner toute garantie : rien ne peut suppléer au isites complètes qui consistent dans l'examen minutieux, à

l'extérieur et à l'intérieur des tôles, de leurs assemblages, en un mot de toutes les parties de l'appareil. Une chaudière qui travaille est nécessairement soumise à toute une série de détériorations, telle que oxydation extérieure et intérieure des tôles, cassure des tôles ou des rivures, soufflures, incrustations, etc. Tous ces défauts doivent être recherchés avec soin et réparés dès qu'ils deviennent importants. Déjà, lors de la préparation du décret de 1865, la Commission centrale des machines à vapeur se préoccupait de ces visites, qui seules permettent de constater les progrès de l'usure inévitable à laquelle est condamné tout générateur, même établi et employé dans les meilleures conditions. A cette époque, on avait hésité à inscrire dans un règlement une mention, qui restait une recommandation pure et simple du moment où les visites ne pouvaient être confiées au personnel technique de la surveillance administrative qui sera toujours numériquement insuffisant pour y procéder. Des circonstances nouvelles permettent d'entrer dans cette voie : depuis plusieurs années, des associations de propriétaires d'appareils à vapeur se sont formées sur divers points du territoire pour se procurer une surveillance efficace au point de vue de la sécurité et de l'économie ; il convient d'encourager cette tendance salutaire et d'appeler dans une certaine mesure les institutions de ce genre à prêter leur concours à l'Administration. Dès maintenant, il y a lieu de prendre acte du nouvel état de choses et d'en constater l'existence sous la forme d'une obligation de visites faites à la diligence des industriels, ainsi que d'une dispense d'épreuve toutes les fois que les résultats de cette inspection complète constitueront une présomption du bon état du générateur. Aussi l'article 36 en fait-il, non pas une simple recommandation, mais bien une obligation, et l'article 3 autorise à ne pas procéder au renouvellement de l'épreuve lorsque les résultats d'une pareille visite établiront d'une manière positive que l'appareil est en bon état. Les Ingénieurs des Mines doivent porter une attention particulière sur ce point et faire en sorte que la pratique de ces visites soit, partout, fidèlement suivie. Ils devront se renseigner sur les visites effectuées et se faire représenter les certificats qui auront dû être délivrés à la suite de chacune d'elles. Si ces visites ne sont pas faites assez fréquemment, ou si l'Ingénieur a des motifs de croire qu'elles ne sont pas faites sérieusement et utilement, en un mot, si l'appareil ne paraît pas être soumis, par celui qui en fait usage, à une surveillance suffisante, l'Ingénieur devra, si les conditions dans lesquelles fonctionne la chaudière laissent des doutes sur son bon état, user des pouvoirs

que donne l'article 3 et provoquer sans hésitation le renouvellement de l'épreuve.

Dans le cas où, par suite de contestation de la part de l'intéressé, la question serait portée devant vous, vous pourrez au besoin me transmettre d'urgence le dossier de l'affaire, afin que je le communique à la Commission centrale des machines à vapeur.

Lorsqu'une association de propriétaires voudra faire profiter ses membres, dans votre département, des facilités prévues par le décret, elle devra vous en faire la demande; vous consulterez les Ingénieurs des Mines et vous me transmettrez cette demande avec le rapport de ces fonctionnaires et votre avis personnel. Après avoir pris l'avis de la Commission centrale des machines à vapeur, je vous ferai connaître la suite dont cette affaire me paraît susceptible et les relations qui pourront s'établir, en conséquence, entre ces associations et l'Administration.

En principe, et sous réserve des cas spéciaux qui pourraient se présenter, il me paraît que le rôle principal, vis-à-vis de l'Administration, des associations qui seront agréées par elle, devra être de faire la preuve, par leurs certificats, que les visites intérieures et extérieures prescrites par l'article 36 sont bien et dûment faites, et, par suite, de conférer, le cas échéant, aux appareils ainsi surveillés, la dispense du renouvellement d'épreuve stipulée par l'article 3.

Les mêmes considérations s'appliquent à la mise à exécution immédiate de la règle prescrivant l'épreuve décennale. Un très grand nombre de chaudières doivent, dès aujourd'hui, être éprouvées de nouveau; comme il n'est pas possible de tout entreprendre à la fois, il est juste de commencer par celles dont la dernière épreuve est la plus ancienne, mais il est en même temps prudent et non moins juste d'éprouver toutes les chaudières non visitées, avant celles munies de bons certificats de visites récentes, quand même la date de la dernière épreuve de celles-ci serait antérieure à celle des autres.

Il va de soi que la surveillance officieuse ainsi exercée ne dispense nullement les Ingénieurs des mines d'exercer la surveillance officielle. Il convient d'ailleurs qu'ils se rendent compte par eux-mêmes de la façon dont fonctionnent ces associations, et sachent le degré de confiance que mérite leur intervention.

Dans les régions où se trouveraient des associations présentant ute garantie, l'attention des Ingénieurs devra naturellement se orter de préférence sur les appareils non surveillés officieusement.

Pour faciliter les rapports qui doivent s'établir entre les asso-

ciations et les Ingénieurs des Mines, j'ai l'intention de demander à celles qui réclameraient le bénéfice de l'article 3 du décret, d'adresser directement aux Ingénieurs :

1° Chaque année, la liste générale des membres;

2° Tous les mois, la liste des mutations;

3° Tous les six mois, la liste de générateurs visités intérieurement et extérieurement, avec toute facilité pour les Ingénieurs des Mines de s'assurer de l'exactitude de ces documents, soit au siège des associations, soit auprès des industriels, qui devront, à toute demande des Ingénieurs, représenter les procès-verbaux qui leur sont adressés à la suite de chaque visite.

Les visites d'appareils à vapeur existant en dehors des associations peuvent être faites par toute personne compétente, c'est-à-dire ayant les connaissances et l'expérience nécessaires.

Toutes les fois que ces visites ne seront pas faites par les agents d'une association agréée par l'Administration, lorsque notamment elles seront faites par les propres agents des propriétaires, les Ingénieurs des Mines devront se préoccuper de la valeur qui peut être attribuée aux certificats de visite.

S'il y a lieu, ils attireront sur ce point l'attention des intéressés et en tiendront tel compte qu'ils estimeront devoir le faire dans l'application, le cas échéant, des dispositions prévues par l'article 5.

Toute épreuve d'un appareil neuf ou tout renouvellement d'épreuve doit, outre l'inscription sur des registres tenus au bureau de l'Ingénieur des Mines, être constatée par un procès-verbal délivré par l'Ingénieur à l'intéressé.

L'épreuve et le renouvellement de l'épreuve étant les seules mesures dont puisse disposer l'Administration pour vérifier la solidité des appareils, il importe que cette opération soit toujours faite avec la plus grande attention. Il faut s'assurer, non seulement que l'appareil reste étanche, mais encore, et s'il y a lieu par des mesures directes, qu'il ne subit aucune déformation permanente appréciable. Aussi, vous remarquerez que le paragraphe 3 de l'article 4 du décret veut que ce soit toujours sous la direction de l'Ingénieur, et, partant, sous sa responsabilité, que l'opération ait lieu.

Si j'ai beaucoup insisté, Monsieur le Préfet, sur l'article 3, c'est qu'il contient tout un ensemble de prescriptions par lequel la nouvelle réglementation diffère notablement de l'ancienne et dont l'importance pratique ne saurait vous échapper.

J'appelle encore votre attention sur le second paragraphe de l'article 5. Cette disposition, depuis longtemps adoptée dans le département de la Seine, permet de retrouver facilement la date

de l'épreuve. L'inscription de la date exigera généralement, à chaque nouvelle épreuve, le remplacement du timbre. Cependant, pour les chaudières éprouvées dans l'usine où elles sont employées, on pourra, au lieu de changer le timbre, frapper une empreinte du poinçon auprès de la date de la première épreuve, chaque marque correspondant à une épreuve distincte dont on retrouvera la date sur le registre des procès-verbaux.

La soupape de sûreté doit être considérée, non comme un appareil automatique limitant au degré voulu la tension de la vapeur, mais comme un appareil indiquant matériellement que cette tension a atteint le maximum qui ne doit pas être dépassé et qui le serait, la plupart du temps, si la soupape n'était pas déchargée ou soulevée de manière à offrir à la vapeur un écoulement suffisant.

L'omission volontaire du dernier paragraphe de l'article 6 du décret de 1865 (devenu l'article 7 du nouveau règlement) signifie qu'un seul manomètre ne peut servir à plusieurs chaudières et que chacune d'elles doit avoir le sien. De plus, on a introduit la prescription, empruntée à la circulaire ministérielle du 7 décembre 1849, concernant l'ajutage au moyen duquel le manomètre étalon peut être appliqué à la chaudière.

Indépendamment des conditions de sûreté, depuis longtemps exigées, chaque chaudière devra désormais être protégée par des dispositions convenables contre les dangers que provoquerait la rupture, soit de la conduite d'amenée de l'eau (art. 8), soit de la conduite de prise de vapeur (art. 9).

J'ai pensé qu'il était inutile de reproduire l'article 7 du décret de 1865, exigeant un appareil d'alimentation; cette mesure est implicitement contenue dans l'obligation d'entretenir un niveau minimum. La hauteur du plan d'eau au-dessus des carneaux est réduite de $0^m,10$ à $0^m,06$, mais il doit être entendu que c'est une hauteur minimum, c'est-à-dire que, l'ébullition arrêtée, il doit toujours rester au moins $0^m,06$ d'eau au-dessus du niveau des carneaux.

Si l'article 8 du décret de 1865 n'est pas reproduit en entier à l'article 10 du décret de 1880, ce n'est pas que les deux derniers paragraphes de cet article 8 soient supprimés; le second est, au c traire, généralisé et constitue l'article 35, et, sous cette forme, i mprend le premier.

propos de l'article 11, je me bornerai à mentionner la néces- s où l'on se trouve, pour les chaudières verticales de grande h eur, de remplacer le tube en verre, indicateur du niveau de

l'eau, par un appareil disposé de façon à mettre ses indications à la portée de l'ouvrier qui doit le consulter.

La déclaration (art. 13) doit faire connaître, outre les renseignements fournis jusqu'ici, le numéro distinctif de la chaudière, si l'établissement en possède plusieurs. Il serait désirable que ce numéro fût inscrit sur la chaudière même, en caractères très apparents; les Ingénieurs des Mines doivent insister auprès des industriels pour obtenir partout ce résultat.

Aussitôt qu'une déclaration vous parvient, si elle donne toutes les indications exigées par l'article 13, vous devez, après inscription sur un registre spécial tenu à la préfecture, en donner acte immédiatement au déclarant et transmettre la déclaration à l'Ingénieur en chef des Mines. L'acte de déclaration sera accompagné d'un exemplaire du décret du 30 avril 1880, il contiendra la mention de cette adjonction. D'après une décision de M. le Ministre des Finances, la déclaration est présentée sur papier libre et l'acte de déclaration, ou récipissé délivré par le préfet, est rédigé sur papier timbré.

Le changement de propriétaire constitue une modification dans les conditions déclarées. Le nom du nouveau propriétaire doit être l'objet d'une déclaration spécifiant, d'ailleurs, qu'il n'est rien changé aux autres termes de celle qui a été fournie précédemment. Toute chaudière qui en remplace une autre, même identique, doit être l'objet d'une déclaration complète.

Les chaudières autoclaves chauffées à feu nu, employées dans certaines industries, doivent être considérées comme de véritables chaudières ou générateurs de vapeur. Suivant les espèces, elles peuvent, par application de l'article 35, être dispensées d'une partie des appareils de sûreté.

La règle employée jusqu'à présent pour le classement des chaudières ne correspond pas au degré de danger qu'elles présentent en cas d'explosion. On a dû la remplacer par une autre, basée sur la quantité de chaleur dangereuse accumulée dans la chaudière; c'est l'excédent de la chaleur totale sur celle qui serait contenue dans l'eau à 100°, excédent qui constitue pour ainsi dire la mesure du danger. Les limites entre les catégories ne sont plus les mêmes; celles qui sont proposées donnent une plus grande latitude en élargissant le cadre moyen des catégories inférieur s.

La quantité de chaleur dangereuse est égale à V (t — 100), n supposant la chaudière d'un volume V entièrement remplie d'ea : c'est un maximum qui ne sera jamais atteint; comme il en st ainsi pour toutes les chaudières, les produits obtenus peuv nt

être considérées comme comparables. — t est la température de l'eau en degrés centigrades.

La température de la vapeur n'est pas connue directement, mais elle est donnée par sa relation avec la pression maximum indiquée par le timbre. Les travaux de Dulong et Arago, repris avec des procédés encore plus rigoureux par Regnault, on fait connaître cette relation entre 0° et 230° ou jusqu'à 27 atmosphères 534. Ces savants ont construit des formules représentant la relation entre la température et la pression, telle que leurs expériences l'on fait connaître. Une table de Regnault donne la tension en atmosphères absolues pour chaque degré de température; on s'en est servi pour former une table des températures correspondant aux pressions effectives pour chaque demi-kilogramme de 0 à 20 kilogrammes. C'est la table annexée au décret.

En ce qui concerne les chaudières de la première catégorie, deux modifications ont été apportées au règlement de 1865. Le mur spécial, qui doit séparer le local contenant la chaudière et les ateliers contigus, n'est plus exigé; le mur de défense est obligatoire au contraire, alors même que l'axe du générateur ne rencontrera pas le mur de la maison voisine sous un certain angle, les fragments de la chaudière pouvant être lancés dans toutes les directions.

Les distances de 3 et 10 mètres, mentionnées dans les conditions d'emplacement des chaudières de la première catégorie, seront comptées à partir de la chaudière, quand même elle serait enveloppée d'un fourneau en maçonnerie. D'ailleurs, comme il n'est plus demandé de séparation entre le massif de la chaudière et le mur de défense, celui-ci pourra faire partie du massif du fourneau.

L'intervalle libre de $0^m,30$, qui doit exister entre le mur de défense et le mur de la maison voisine, n'est exigé que pour les parties de ce dernier qui sont hors du sol. Au-dessus du niveau du sol, l'intervalle restera rempli par le terrain naturel.

Enfin, suivant les espèces, il pourra être fait application de l'article 35.

L'article 19 explique que les chaudières, établies, dans les conditions du décret de 1865, antérieurement à 1880, ne seront pas s nises rétroactivement aux conditions nouvelles d'emplacement; il ı résultera que, dans le cas d'érection d'une construction voi- si , prévu par l'article 20, les mesures prescrites par les arti- c 16, 17 et 18 ne seront pas exigées, si la chaudière satisfait a conditions fixées par le décret du 25 janvier 1865, sans excep-

ter celles qui se rapportaient au cas éventuel d'une pareille érection.

L'article 19 du décret de 1865 n'a pas été conservé. Aucune disposition n'est édictée au sujet de la production de la fumée; les contestations auxquelles elle pourrait donner lieu restent exclusivement dans le droit commun, sans que la responsabilité des auteurs en soit aucunement diminuée.

Les chaudières locomobiles (Titre III) et les chaudières des machines locomotives (Titre IV) continuent à être l'objet des prescriptions anciennement édictées ; elles sont, en outre, soumises aux règles ci-dessus concernant les renouvellements d'épreuves et les visites intérieures et extérieures.

Toutefois, la tolérance d'un seul tube indicateur du niveau de l'eau n'a pas été maintenue pour les chaudières locomobiles.

L'article 24 du décret de 1865 a été supprimé en entier, le premier paragraphe ne recevant jamais d'application et le second étant inutile.

L'article 25, § 2, stipule que chaque locomobile doit toujours être accompagnée du titre prouvant qu'elle a été réglementairement déclarée.

Les récipients qui font l'objet du titre V comprennent, ainsi que l'explique le rapport au Président de la République, les cylindres, sécheurs chaudières à double fond et appareils divers, les machines locomotives sans foyer, et les autres réservoirs dans lesquels est emmagasinée de l'eau à haute température pour dégager de la vapeur ou de la chaleur. Les calorifères dans lesquels l'eau atteint une température supérieure à 100° sont compris dans ces derniers réservoirs. Les cylindres des machines à vapeur ainsi que leurs enveloppes de vapeurs et les serpentins ne sont pas considérés comme récipients.

Afin de simplifier la rédaction, l'article 31, concernant la déclaration à produire pour les récipients, renvoie à l'article 13, qui fixe la forme de la déclaration pour les chaudières ; il est sous-entendu qu'il n'y aura pas de surface de chauffe à mentionner.

Dans les deux cas prévus par l'article 38, vous voudrez bien, Monsieur le Préfet, me transmettre sans retard les dossiers qui vous seront adressés par les Ingénieurs pour que je les communique, suivant l'usage, à la Commission centrale des machines à vapeur.

Il me reste, Monsieur le Préfet, une dernière observation à vous présenter.

Vous aurez sans doute remarqué que, de l'ensemble du décret,

et plus spécialement de l'article 39, il résulte que la surveillance des appareils à vapeur doit être désormais exclusivement confiée, en principe, au service des Mines. Jusqu'ici, dans un certain nombre de départements où il n'y avait pas d'Ingénieurs des Mines en résidence fixe, cette surveillance faisait partie des attributions des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Aujourd'hui, avec la facilité des communications, qui permet aux agents de se déplacer aisément à d'assez grandes distances relatives, il est possible et il convient de donner à la surveillance plus d'unité en la confiant à un seul et même corps. Les Ingénieurs en chef des Mines seront donc désormais exclusivement chefs de service et, au reçu de la présente circulaire, les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées qui étaient jusqu'ici chargés de ce service devront en faire la remise à l'Ingénieur en chef des Mines de l'arrondissement minéralogique dans lequel se trouve compris leur département.

Dans quelques départements qui seraient trop éloignés des résidences des Ingénieurs ordinaires des Mines, les Ingénieurs en chef des Mines pourront, pour ce service spécial, avoir sous leurs ordres les Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées, ainsi que cela a lieu dans le contrôle des chemins de fer. En attendant que le service soit réorganisé partout dans cet ordre d'idées, les Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées, présentement chargés des appareils à vapeur, continueront à s'en occuper provisoirement; seulement, ils ne pourront désormais recevoir ou réclamer des instructions que par l'intermédiaire de l'Ingénieur en chef des Mines dans l'arrondissement minéralogique duquel ils se trouvent.

Vous voudrez bien, d'ailleurs, s'il y a lieu pour votre département, vous mettre en relation avec ce chef de service, qui, après avoir pris connaissance de la façon dont le service fonctionne actuellement dans chacun des départements de son arrondissement minéralogique, vous soumettra ses propositions motivées pour le réorganiser dans le sens des observations précédentes; vous me les transmettrez avec votre avis personnel.

Toutes les infractions au règlement peuvent devenir l'objet de poursuites judiciaires, soit par application de la loi du 21 juillet 1[illegible], soit par application de l'article 471 du Code pénal. On a souv[illegible] négligé ce dernier moyen par ce motif qu'il n'entraîne qu'une a[illegible]nde légère ; il ne faut pas oublier cependant qu'il est toujours p[illegible]ble d'avoir à répondre d'une contravention et que la récidive e[illegible]aîne une peine très sérieuse.

Les contraventions qui donnent lieu à des accidents de personnes doivent être rigoureusement signalées à l'autorité judiciaire en réclamant l'application de l'article 20 de loi du 21 juillet 1856. Il en est de même des imprudences ou des négligences, qui ne constituent par une contravention au règlement, mais qui, en cas d'accident, tombe sous l'application des articles 319 et 320 du Code pénal.

Tout en revenant sur quelques conditions abandonnées en 1865, e règlement laisse aux industriels une grande liberté : il importe donc qu'ils soient pénétrés de la responsabilité qui résulte de cette situation. Il ne leur suffit pas d'éviter les contraventions, car ils demeurent responsables des accidents que peuvent causer leurs appareils, aussi bien par suite d'un mauvais état d'entretien et d'un mauvais emploi, que par suite des dispositions vicieuses qu'ils pourraient présenter dans leur établissement, quoique ces dispositions n'aient pas été visées explicitement par le décret.

Telles sont, Monsieur le Préfet, les observations qui m'a paru utile de vous transmettre au sujet de la nouvelle réglementation des appareils à vapeur ; je compte sur votre concours et sur le zèle des Ingénieurs pour arriver, par une application exacte de ces mesures, à réduire le nombre des accidents. C'est le but de nos communs efforts.

Je vous prie, Monsieur le Préfet, de m'accuser réception de la présente circulaire, que j'adresse directement à MM. les Ingénieurs des Mines et à MM. les Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
H. VARROY.

DÉCRET

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics,

Vu le décret du 25 janvier 1865 (*), relatif aux chaudières à vapeur autres que celles qui sont placées sur des bateaux ;

Vu les avis de la Commission centrale des machines à vapeur ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont soumis aux formalités et aux mesures prescrites par le présent règlement : 1° les générateurs de vapeur, autres que ceux qui sont placés à bord des bateaux ; 2° les récipients définis ci-après (titre V).

TITRE PREMIER.

MESURES DE SÛRETÉ RELATIVES AUX CHAUDIÈRES PLACÉES A DEMEURE.

Art. 2. — Aucune chaudière neuve ne peut être mise en service qu'après avoir subi l'épreuve réglementaire ci-après définie. Cette épreuve doit être faite chez le constructeur et sur sa demande.

Toute chaudière venant de l'étranger est éprouvée, avant sa mise en service, sur le point du territoire français désigné par le destinataire dans sa demande.

Art. 3. — Le renouvellement de l'épreuve peut être exigé de celui qui fait usage d'une chaudière :

1° Lorsque la chaudière, ayant déjà servi, est l'objet d'une nouvelle installation ;

2° Lorsqu'elle a subi une réparation notable ;

3° Lorsqu'elle est remise en service après un chômage prolongé.

A cet effet, l'intéressé devra informer l'Ingénieur des Mines de c[illegible] diverses circonstances. En particulier, si l'épreuve exige la d[illegible]olition du massif du fourneau ou l'enlèvement de l'enveloppe d[illegible] chaudière et un chômage plus ou moins prolongé, cette

(*) Voir *Annales*, 1865, p. 125.

épreuve pourra ne point être exigée, lorsque des renseignements authentiques sur l'époque et les résultats de la dernière visite, intérieure et extérieure, constitueront une présomption suffisante en faveur du bon état de la chaudière. Pourront être notamment considérés comme renseignements probants les certificats délivrés aux membres des associations de propriétaires d'appareils à vapeur par celles de ces associations que le Ministre aura désignées.

Le renouvellement de l'épreuve est exigible également lorsque, à raison des conditions dans lesquelles une chaudière fonctionne, il y a lieu, par l'Ingénieur des Mines, d'en suspecter la solidité.

Dans tous les cas, lorsque celui qui fait usage d'une chaudière contestera la nécessité d'une nouvelle épreuve, il sera, après une instruction où celui-ci sera entendu, statué par le préfet.

En aucun cas, l'intervalle entre deux épreuves consécutives n est supérieur à dix années. Avant l'expiration de ce délai, celu qui fait usage d'une chaudière à vapeur doit lui-même demander le renouvellement de l'épreuve.

Art. 4. — L'épreuve consiste à soumettre la chaudière à une pression hydraulique supérieure à la pression effective qui ne doit point être dépassée dans le service. Cette pression d'épreuve sera maintenue pendant le temps nécessaire à l'examen de la chaudière, dont toutes les parties doivent pouvoir être visitées.

La surcharge d'épreuve par centimètre carré, est égale à la pression effective, sans jamais être inférieure à un demi-kilogramme ni supérieure à 6 kilogrammes.

L'épreuve est faite sous la direction de l'Ingénieur des Mines et en sa présence, ou, en cas d'empêchement, en présence du garde-mines opérant d'après ses instructions.

Elle n'est pas exigée pour l'ensemble d'une chaudière dont les diverses parties, éprouvées séparément, ne doivent être réunies que par des tuyaux placés, sur tout leur parcours, en dehors du foyer et des conduits de flamme, et dont les joints peuvent être facilement démontés.

Le chef de l'établissement où se fait l'épreuve fournit la main-d'œuvre et les appareils nécessaires à l'opération.

Art. 5. — Après qu'une chaudière ou partie de chaudière a été éprouvée avec succès, il y est apposé un timbre, indiquant, e kilogrammes par centimètre carré, la pression effective que l vapeur ne doit pas dépasser.

Les timbres sont poinçonnés et reçoivent trois nombres indiquant le jour, le mois et l'année de l'épreuve.

Un de ces timbres est placé de manière à être toujours apparent après la mise en place de la chaudière.

Art. 6. — Chaque chaudière est munie de deux soupapes de sûreté, chargées de manière à laisser la vapeur s'écouler dès que sa pression effective atteint la limite maximum indiquée par le timbre réglementaire.

L'orifice de chacune des soupapes doit suffire à maintenir, celle-ci étant au besoin convenablement déchargée ou soulevée et quelle que soit l'activité du feu, la vapeur dans la chaudière à un degré de pression qui n'excède, pour aucun cas, la limite ci-dessus.

Le constructeur est libre de répartir, s'il le préfère, la section totale d'écoulement nécessaire des deux soupapes réglementaires entre un plus grand nombre de soupapes.

Art. 7. — Toute chaudière est munie d'un manomètre en bon état placé en vue du chauffeur et gradué de manière à indiquer en kilogrammes la pression effective de la vapeur dans la chaudière.

Une marque très apparente indique sur l'échelle du manomètre la limite que la pression effective ne doit point dépasser.

La chaudière est munie d'un ajutage terminé par une bride de $0^m,04$ de diamètre et $0^m,005$ d'épaisseur disposée pour recevoir le manomètre vérificateur.

Art. 8. — Chaque chaudière est munie d'un appareil de retenue, soupape ou clapet, fonctionnant automatiquement et placé au point d'insertion du tuyau d'alimentation qui lui est propre.

Art. 9. — Chaque chaudière est munie d'une soupape ou d'un robinet d'arrêt de vapeur, placé, autant que possible, à l'origine du tuyau de conduite de vapeur, sur la chaudière même.

Art. 10. — Toute paroi en contact par une de ses faces avec la flamme doit être baignée par l'eau sur sa face opposée.

Le niveau de l'eau doit être maintenu, dans chaque chaudière, à une hauteur de marche telle qu'il soit, en toute circonstance, à $0^m,06$ au moins au-dessus du plan pour lequel la condition précédente cesserait d'être remplie. La position limite sera indiquée, d'une manière très apparente, au voisinage du tube de niveau mentionné à l'article suivant.

Les prescriptions énoncées au présent article ne s'appliquent pas

° Aux surchauffeurs de vapeur distincts de la chaudière ;

° A des surfaces relativement peu étendues et placées de manière à ne jamais rougir, même lorsque le feu est poussé à son

maximum d'activité, telles que les tubes ou parties de cheminée qui traversent le réservoir de vapeur, en envoyant directement à la cheminée principale les produits de la combustion.

Art. 11. — Chaque chaudière est munie de deux appareils indicateurs du niveau de l'eau, indépendants l'un de l'autre, et placés en vue de l'ouvrier chargé de l'alimentation.

L'un de ces deux indicateurs est un tube en verre, disposé de manière à pouvoir être facilement nettoyé et remplacé au besoin.

Pour les chaudières verticales de grande hauteur, le tube en verre est remplacé par un appareil disposé de manière à reporter en vue de l'ouvrier chargé de l'alimentation l'indication du niveau de l'eau dans la chaudière.

TITRE II.

ÉTABLISSEMENT DES CHAUDIÈRES A VAPEUR PLACÉES A DEMEURE.

Art. 12. — Toute chaudière à vapeur destinée à être employée à demeure ne peut être mise en service qu'après une déclaration adressée par celui qui fait usage du générateur au préfet du département. Cette déclaration est enregistrée à sa date. Il en est donné acte. Elle est communiquée sans délai à l'Ingénieur en chef des Mines.

Art. 13. — La déclaration fait connaître avec précision :

1° Le nom et le domicile du vendeur de la chaudière ou l'origine de celle-ci ;

2° La commune et le lieu où elle est établie ;

3° La forme, la capacité et la surface de chauffe ;

4° Le numéro du timbre réglementaire ;

5° Un numéro distinctif de la chaudière, si l'établissement en possède plusieurs ;

6° Enfin, le genre d'industrie et l'usage auquel elle est destinée.

Art. 14. — Les chaudières sont divisées en trois catégories.

Cette classification est basée sur le produit de la multiplication du nombre exprimant en mètres cubes la capacité totale de la chaudière (avec ses bouilleurs et ses réchauffeurs alimentaires, mais sans y comprendre les surchauffeurs de vapeur) par le nombre exprimant, en degrés centigrades, l'exces de la températ de l'eau correspondant à la pression indiquée par le timbre rég mentaire sur la température de 100 degrés, conformément à table annexée au présent décret.

Si plusieurs chaudières doivent fonctionner ensemble dans

même emplacement et si elles ont entre elles une communication quelconque, directe ou indirecte, on prend, pour former le produit comme il vient d'être dit, la somme des capacités de ces chaudières.

Les chaudières sont de la première catégorie quand le produit est plus grand que 200 ; de la deuxième, quand le produit n'excède pas 200, mais surpasse 50 ; de la troisième, si le produit n'excède pas 50.

Art. 15. — Les chaudières comprises dans la première catégorie doivent être établies en dehors de toute maison d'habitation et de tout atelier surmonté d'étages. N'est pas considérée comme un étage au-dessus de l'emplacement d'une chaudière, une construction dans laquelle ne se fait aucun travail nécessitant la présence d'un personnel à poste fixe.

Art. 16. — Il est interdit de placer une chaudière de première catégorie à moins de 3 mètres d'une maison d'habitation.

Lorsqu'une chaudière de première catégorie est placée à moins de 10 mètres d'une maison d'habitation, elle en est séparée par un mur de défense.

Ce mur, en bonne et solide maçonnerie, est construit de manière à défiler la maison par rapport à tout point de la chaudière distant de moins de 10 mètres, sans toutefois que sa hauteur dépasse de 1 mètre la partie la plus élevée de la chaudière. Son épaisseur est égale au tiers au moins de sa hauteur, sans que cette épaisseur puisse être inférieure à 1 mètre en couronne. Il est séparé du mur de la maison voisine par un intervalle libre de $0^m,30$ de largeur au moins.

L'établissement d'une chaudière de première catégorie à la distance de 10 mètres ou plus d'une maison d'habitation n'est assujetti à aucune condition particulière.

Les distances de 3 mètres et de 10 mètres, fixées ci-dessus, sont réduites respectivement à un $1^m,50$ et à 5 mètres, lorsque la chaudière est enterrée de façon que la partie supérieure de ladite chaudière se trouve à 1 mètre en contre-bas, du sol, du côté de la maison voisine.

Art. 17. — Les chaudières comprises dans la deuxième catégorie peuvent être placées dans l'intérieur de tout atelier, pourvu
l'atelier ne fasse pas partie d'une maison d'habitation.

Les foyers sont séparés des murs des maisons voisines par un
ervalle libre de 1 mètre au moins.

rt. 18. — Les chaudières de troisième catégorie peuvent être
blies dans un atelier quelconque, même lorsqu'il fait partie
ne maison d'habitation.

Les foyers sont séparés des murs des maisons voisines par un intervalle libre de $0^m,50$ au moins.

Art. 19. — Les conditions d'emplacement prescrites, pour les chaudières à demeure, par les précédents articles, ne sont pas applicables aux chaudières pour l'établissement desquelles il aura été satisfait au décret du 25 janvier 1865, antérieurement à la promulgation du présent règlement.

Art. 20. — Si, postérieurement à l'établissement d'une chaudière, un terrain contigu vient à être affecté à la construction d'une maison d'habitation, celui qui fait usage de la chaudière devra se conformer aux mesures prescrites par les articles 16, 17 et 18, comme si la maison eût été construite avant l'établissement de la chaudière.

Art. 21. — Indépendamment des mesures générales de sûreté prescrites au titre Ier et de la déclaration prévue par les articles 12 et 13, les chaudières à vapeur fonctionnant dans l'intérieur des mines sont soumises aux conditions que pourra prescrire le préfet, suivant les cas et sur le rapport de l'Ingénieur des Mines.

TITRE III.

CHAUDIÈRES LOCOMOBILES.

Art. 22. — Sont considérées comme locomobiles les chaudières à vapeur qui peuvent être transportées facilement d'un lieu dans un autre, n'exigent aucune construction pour fonctionner sur un point donné et ne sont employées que d'une manière temporaire à chaque station.

Art. 23. — Les dispositions des articles 2 à 11 inclusivement du présent décret sont applicables aux chaudières locomobiles.

Art. 24. — Chaque chaudière porte une plaque sur laquelle sont gravés, en caractères très apparents, le nom et le domicile du propriétaire et un numéro d'ordre, si ce propriétaire possède plusieurs chaudières locomobiles.

Art. 25. — Elle est l'objet de la déclaration prescrite par les articles 12 et 13. Cette déclaration est adressée au préfet du département où est le domicile du propriétaire.

L'ouvrier chargé de la conduite devra représenter à toute réquisition le récépissé de cette déclaration.

TITRE IV.

CHAUDIÈRES DES MACHINES LOCOMOTIVES.

Art. 26. — Les machines à vapeur locomotives sont celles qui, sur terre, travaillent en même temps qu'elles se déplacent par leur propre force, telles que les machines des chemins de fer et des tramways, les machines routières, les rouleaux compresseurs, etc.

Art. 27. — Les dispositions des articles 2 à 8 inclusivement et celles des articles 11 et 24 sont applicables aux chaudières des machines locomotives.

Art. 28. — Les dispositions de l'article 25, § 1er, s'appliquent également à ces chaudières.

Art. 29. — La circulation des machines locomotives a lieu dans les conditions déterminées par des règlements spéciaux.

TITRE V.

RÉCIPIENTS.

Art. 30. — Sont soumis aux dispositions suivantes, les récipients de formes diverses, d'une capacité de plus de 100 litres, au moyen desquels les matières à élaborer sont chauffées, non directement à feu nu, mais par de la vapeur empruntée à un générateur distinct, lorsque leur communication avec l'atmosphère n'est point établie par des moyens excluant toute pression effective nettement appréciable.

Art. 31. — Ces récipients sont assujettis à la déclaration prescrite par les articles 12 et 13.

Ils sont soumis à l'épreuve, conformément aux articles 2, 3, 4 et 5.

Toutefois, la surcharge d'épreuve sera, dans tous les cas, égale à la moitié de la pression maximum à laquelle l'appareil doit fonctionner, sans que cette surcharge puisse excéder 4 kilogrammes par centimètre carré.

Art. 32. — Ces récipients sont munis d'une soupape de sûreté lée pour la pression indiquée par le timbre, à moins que cette ssion ne soit égale ou supérieure à celle fixée pour la chaure alimentaire.

L'orifice de cette soupape, convenablement déchargée ou sou

levée au besoin, doit suffire à maintenir, pour tous les cas, la vapeur dans le récipient à un degré de pression qui n'excède pas la limite du timbre.

Elle peut être placée, soit sur le récipient lui-même, soit sur le tuyau d'arrivée de la vapeur, entre le robinet et le récipient.

Art. 33. — Les dispositions des articles 30, 31 et 32 s'appliquent également aux réservoirs dans lesquels de l'eau à haute température est emmagasinée, pour fournir ensuite un dégagement de vapeur ou de chaleur, quel qu'en soit l'usage.

Art. 34. — Un délai de six mois, à partir de la promulgation du présent décret, est accordé pour l'exécution des quatre articles qui précèdent.

TITRE VI.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 35. — Le Ministre peut, sur le rapport des Ingénieurs des Mines, l'avis du préfet et celui de la Commission centrale des machines à vapeur, accorder dispense de tout ou partie des prescriptions du présent décret, dans tous les cas où, à raison soit de la forme, soit de la faible dimension des appareils, soit de la position spéciale des pièces contenant de la vapeur, il serait reconnu que la dispense ne peut pas avoir d'inconvénient.

Art. 36. — Ceux qui font usage de générateurs ou de récipients de vapeur veilleront à ce que ces appareils soient entretenus constamment en bon état de service.

A cet effet ils tiendront la main à ce que des visites complètes, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, soient faites, à des intervalles rapprochés, pour constater l'état des appareils et assurer l'exécution, en temps utile, des réparations ou remplacements nécessaires.

Ils devront informer les Ingénieurs des réparations notables faites aux chaudières et aux récipients, en vue de l'exécution des articles 3 (1°, 2° et 3°) et 31, § 2.

Art. 37. — Les contraventions au présent règlement sont constatées, poursuivies et réprimées conformément aux lois.

Art. 38. — En cas d'accident ayant occasionné la mort ou des blessures, le chef de l'établissement doit prévenir immédiatement l'autorité chargée de la police locale et l'Ingénieur des Mines chargé de la surveillance. L'Ingénieur se rend sur les lieux, dans le plus bref délai, pour visiter les appareils, en constater l'état et rechercher les causes de l'accident. Il rédige sur le tout :

1° Un rapport qu'il adresse au procureur de la République et dont une expédition est transmise à l'Ingénieur en chef, qui fait parvenir son avis à ce magistrat

2° Un rapport qui est adressé au préfet, par l'intermédiaire et avec l'avis de l'Ingénieur en chef.

En cas d'accident n'ayant occasionné ni mort ni blessure, l'Ingénieur des Mines seul est prévenu ; il rédige un rapport qu'il envoie, par l'intermédiaire et avec l'avis de l'Ingénieur en chef, au préfet.

En cas d'explosion, les constructions ne doivent point être réparées, et les fragments de l'appareil rompu ne doivent point être déplacés ou dénaturés avant la constatation de l'état des lieux par l'Ingénieur.

Art. 39. — Par exception, le Ministre pourra confier la surveillance des appareils à vapeur aux Ingénieurs ordinaires et aux Conducteurs des Ponts et Chaussées, sous les ordres de l'Ingénieur en chef des Mines de la circonscription.

Art. 40. — Les appareils à vapeur qui dépendent des services spéciaux de l'État sont surveillés par les fonctionnaires et agents de ces services.

Art. 41. — Les attributions conférées aux préfets des départements par le présent décret sont exercées par le préfet de police dans toute l'étendue de son ressort.

Art. 42. — Est rapporté le décret du 25 janvier 1865.

Art. 43. — Le Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 30 avril 1880.

J. GRÉVY.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux Publics
H. VARROY.

TABLE

donnant la température (en degrés centigrades) de l'eau correspondant à une pression donnée (en kilogrammes effectifs).

VALEURS CORRESPONDANTES			
de la pression effective EN KILOGRAMMES.		de la température EN DEGRÉS CENTIGRADES.	
0,5	10,5	111	185
1,0	11,0	120	187
1,5	11,5	127	189
2,0	12,0	133	191
2,5	12,5	138	193
3,0	13,0	143	194
3,5	13,5	147	196
4,0	14,0	151	197
4,5	14,5	155	199
5,0	15,0	158	200
5,5	15,5	161	202
6,0	16,0	164	203
6,5	16,5	167	205
7,0	17,0	170	206
7,5	17,5	173	208
8,0	18,0	175	209
8,5	18,5	177	210
9,0	19,0	179	211
9,5	19,5	181	213
10,0	20,0	183	214

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Monsieur le Président,

Lorsqu'en 1865 le Gouvernement revisa le règlement auquel étaient soumises, depuis plus de vingt ans, les machines et chaudières à vapeur autres que celles placées à bord des bateaux, il se proposait de supprimer une partie de la tutelle administrative qui n'était plus en harmonie avec les progrès de la construction de ces appareils, le développement de leur emploi et l'instruction technique des ouvriers chargés de leur fonctionnement. Son but fut de dégager l'industrie d'entraves devenues inutiles, dans toute la mesure compatible avec les exigences de la sécurité publique. Mais cette mesure ne pouvait être que préjugée ; il appartenait à l'expérience seule de la fixer, et c'est ce qui explique le besoin de reviser à son tour le décret du 25 janvier 1865 et de le remplacer par le nouveau règlement que je viens soumettre à votre haute sanction.

En effet, une enquête, qui a été ouverte, à l'expiration de la période décennale, auprès de tous les Ingénieurs chargés de la surveillance des appareils à vapeur, a montré l'utilité d'assujettir à des prescriptions administratives les récipients de vapeur, qui en sont complètement exonérés depuis 1865, et d'apporter en outre quelques modifications de détail aux dispositions en vigueur concernant les chaudières proprement dites. Les résultats de cette enquête ont été communiqués à la Commission centrale des machines à vapeur et au Conseil d'État, qui se sont appliqués à concilier dans une sage mesure les nécessités de la sécurité publique avec les exigences de l'industrie.

Rien n'a été changé aux conditions essentielles de l'épreuve des chaudières neuves ; mais le renouvellement de cette épreuve pourra être exigé dans d'autres cas que ceux de réparation

notable, seuls admis par le décret de 1865, et ne devra jamais être retardé de plus de dix ans.

Antérieurement à ce décret, les Ingénieurs pouvaient provoquer la réforme des chaudières qu'un long service ou une détérioration accidentelle leur faisait regarder comme dangereuses. La Commission centrale des machines à vapeur, sans doute préoccupée du rôle amoindri attribué à l'Administration depuis 1865, avait exprimé le vœu que la faculté d'interdire l'usage d'un générateur réputé dangereux lui fût restituée. Le Conseil d'État n'a point été favorable à ce retour partiel à un régime abandonné; j'ai pensé avec lui qu'une telle mesure, rarement applicable dans la pratique, ne serait pas suffisamment motivée par des faits qu'aurait révélés l'application du décret de 1865.

Le renouvellement obligatoire de l'épreuve tous les dix ans donnera d'ailleurs un nouveau gage à la sécurité publique.

En raison de cette innovation, il a paru convenable d'admettre des motifs de dispense quant aux épreuves réglementaires à exécuter entre temps à la suite des réparations, des déplacements ou des chômages prolongés des chaudières, et de tenir compte, à cet effet, de l'existence des associations de propriétaires d'appareils à vapeur, qui se sont formées depuis quelques années.

Ces associations, employant et rémunérant un personnel spécial, ont en vue d'assurer le meilleur fonctionnement possible des appareils, notamment en procédant à des visites intérieures et extérieures des générateurs de vapeur, en les examinant au double point de vue de la sécurité et de la réalisation d'économies de combustible. Il convient d'encourager ces pratiques salutaires et d'appeler les institutions de ce genre à prêter leur concours à l'Administration. Déjà le Gouvernement vient de reconnaître l'utilité publique de l'association des propriétaires d'appareils à vapeur du nord de la France. Je me propose, en portant le nouveau règlement à la connaissance des préfets et des Ingénieurs des Mines, de donner des instructions pour que, dans les régions industrielles où fonctionnent de telles associations, la surveillance officielle tienne compte, dans une juste mesure, des constatations faites par le personnel exerçant la surveillance officieuse dont il s'agit. Le renouvellement de l'épreuve réglementaire pourra, en conséquence, ne pas être exigé avant l'expiration de la période décennale, lorsque des renseignements authentiques sur l'époque et les résultats de la dernière visite intérieure et extérieure, d'une chaudière constitueront des présomptions suffisantes en faveur de son bon état; et les Ingénieurs

des Mines seront autorisés à considérer, à cet égard, comme probants les certificats délivrés aux membres des associations de propriétaires d'appareils à vapeur par celles de ces associations que le Ministre aura désignées.

Le classement des chaudières à demeure continuera à comprendre trois catégories, sous le rapport des conditions d'emplacement, ainsi que le prescrit le décret de 1865. La détermination de ces catégories aura lieu d'après une nouvelle base de calcul, que la Commission centrale des machines à vapeur à considérée comme plus rationnelle que la base actuelle, mais qui s'en écarte peu, et dont l'effet est de réduire légèrement, au point de vue du classement, l'importance de la pression maximum sous laquelle une chaudière est appelée à fonctionner, comparativement à son volume.

Les conditions d'emplacement demeureront à très peu près les mêmes qu'aujourd'hui, pour les chaudières de la première catégorie, qu'il est permis d'établir à 10 mètres de distance d'une maison d'habitation sans aucune disposition particulière.

Les chaudières de la deuxième catégorie ne peuvent être placées dans l'intérieur des ateliers que lorsque ceux-ci ne font pas partie d'une maison d'habitation. Il n'y aura plus d'exception pour les maisons réservées aux manufacturiers, à leur familles, à leurs employés, ouvriers et serviteurs, comme l'admettait le décret de 1865. Le nouveau règlement supprime avec raison, sur ce point, une tolérance contraire à la sécurité publique.

Les chaudières de la troisième catégorie continuent à pouvoir être établies dans une maison quelconque.

La faculté précédemment reconnue aux tiers de renoncer à se prévaloir des conditions réglementaires cessera d'exister ; il a paru à la Commission centrale des machines à vapeur et au Conseil d'État qu'elles ne pouvaient pas cesser d'être obligatoires, et je partage complètement cet avis.

De même, l'exécution de la disposition relative à la non-production de fumée par les foyers de chaudières à vapeur a paru au au Conseil d'État de nature à donner lieu à des incertitudes de la part de l'Administration et aussi de l'autorité judiciaire. J'ai considéré avec lui que les inconvénients de la fumée ne sont pas particuliers à l'emploi d'un appareil à vapeur, et ne touchent en rien à la sécurité, objet essentiel du décret dont il s'agit. Les contestations auxquelles la production de la fumée donnerait lieu appartiendront donc exclusivement au domaine judiciaire, qu'il s'agisse d'un foyer d'appareil à vapeur ou de tout autre foyer.

La plus importante innovation du nouveau règlement est, sans contredit, l'assujettissement des récipients de vapeur d'une certaine capacité à quelques mesures de sûreté. Omis dans l'ordonnance de 1843, ils avaient été assimilés aux générateurs en vertu d'une circulaire ministérielle de 1845 puis volontairement omis encore dans le décret de 1865. De nombreux accidents sont venus démontrer la nécessité de subordonner l'emploi de ces appareils à l'exécution de certaines prescriptions. En conséquence, la Commission centrale des machines à vapeur et le Conseil d'État ont été d'avis que les récipients d'un volume supérieur à 100 litres fussent soumis à l'épreuve officielle, munis, dans certains cas, d'une soupape de sûreté et assujettis à la déclaration. Un délai de six mois sera accordé pour l'exécution de ces mesures.

Elles seront applicables, non seulement aux cylindres sécheurs, chaudières à double fond et appareils divers employés dans l'industrie, mais encore aux machines locomotives sans foyer et aux autres réservoirs dans lesquels est emmagasinée de l'eau à haute température, pour dégager de la vapeur ou de la chaleur.

Enfin, le décret de 1865 n'avait point reproduit la disposition de l'ordonnance de 1843, aux termes de laquelle l'Administration avait la faculté de dispenser les chaudières, présentant un mode particulier de construction, de l'application d'une partie des mesures de sûreté réglementaires pour les soumettre à des conditions spéciales.

Il se bornait à prévoir des cas de dispense, en ce qui touche le niveau du plan d'eau, dans les générateurs dont la forme ou la faible dimension semblait exclure toute crainte de danger. Dorénavant, le Ministre, après instruction locale et sur l'avis de la Commission centrale des machines à vapeur, pourra accorder toute dispense qui ne paraîtra pas de nature à entraîner des inconvénients.

Telles sont les principales modifications du règlement de 1865, concernant les chaudières à vapeur, fixes ou locomobiles, les locomotives et les récipients, qui me paraissent devoir être adoptées dans l'intérêt commun des industriels et du public.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mon profond respect.

Le Ministre des Travaux Publics.
H. VARROY.

(N° 53)

[10 janvier 1885.]

Chemins de fer. — Mode de fermeture des voitures à voyageurs.

Monsieur l'Inspecteur Général, une circulaire du 8 mai 1855, relative au mode de fermeture des voitures à voyageurs, a prescrit aux Compagnies l'emploi de loqueteaux placés extérieurement en bas des portières, à $0^m,50$ au plus en contrebas des ouvertures de ces portières, et recommandé l'emploi d'un système de fermeture consistant en une poignée rectangulaire montée sur un axe qui commande un pêne à bascule entrant à frottement dans une gâche pratiquée dans le battant de la portière.

Ces dispositions, en vigueur sur l'ensemble du réseau français, indiquent avec certitude aux agents des gares et des trains si la portière est ouverte ou fermée, mais elles ne permettent pas au voyageur de reconnaître, à première vue, de sa place, si le loqueteau est rabattu et si le pêne de la serrure est engagé dans la gâche. La portière peut n'être que rabattue, alors qu'elle devrait être fermée ; rien n'avertit le voyageur de l'oubli qui a été commis ; la portière peut s'ouvrir spontanément pendant la marche du train ; de là des accidents, rares, il est vrai, mais qu'il serait désirable d'éviter complètement.

Pour indiquer avec certitude aux voyageurs si la portière est fermée ou non, divers systèmes pourraient être adoptés. On pourrait se contenter de munir le loqueteau et la poignée d'un indicateur placé à l'intérieur de la voiture. On pourrait également monter sur l'axe du loqueteau un second loqueteau en saillie sur la paroi intérieure de la voiture. Ces deux loqueteaux seraient solidaires l'un de l'autre. Cette solution aurait l'avantage de faire constater par le voyageur si le loqueteau extérieur est ou non rabattu et lui permettrait, en cas de non fermeture du loqueteau, de réparer immédiatement l'oubli et de se garantir contre toute ouverture intempestive de la portière ; que le pêne de la poignée soit ou non engagé. Le voyageur n'en serait pas moins obligé, pour sortir de la voiture, de faire descendre la glace de la portière et de se pencher en dehors pour faire tourner la poignée. On pourrait d'ailleurs compléter ce système en munissant la poignée d'un indicateur placé à l'intérieur de la voiture.

Je vous prie d'examiner ces deux systèmes et tout autre que vous jugeriez préférable et de me faire connaître votre avis sur l'utilité qu'il y aurait à compléter les dispositions actuelles de fermeture des voitures, soit pour tout le matériel à voyageurs en exploitation, soit seulement pour le matériel à construire.

Recevez, Monsieur l'Inspecteur Général, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics.
Pour le Ministre et par délégation :
Le Sous-Secrétaire d'État,
CH. BAÏHAUT.

(N° 54)

[10 janvier 1885.]

Chemins de fer. — Libre accès des quais des gares pour les voyageurs munis de billets.

Messieurs, par deux circulaires ministérielles en date des 22 juin 1863 et 22 décembre 1866, les compagnies de chemins de fer ont été invitées à admettre les voyageurs sur les quais d'embarquement et à leur laisser prendre place dans les voitures, aussitôt qu'ils sont munis de leurs billets.

Ce régime, appliqué sur le réseau de l'État et dans diverses gares d'autres réseaux, n'a révélé, après une assez longue expérience, aucun inconvénient qui fût de nature à contrebalancer les sérieux avantages qu'il présente pour le public. Il me paraît dès lors y avoir lieu de le généraliser.

Je vous invite en conséquence, Messieurs, à prendre des dispositions pour que les mesures qui ont fait l'objet de mes circulaires précitées soient complètement en vigueur sur votre réseau, à partir du 1er avril prochain.

Veuillez d'ailleurs m'accuser réception de la présente circulaire, que je porte à la connaissance de MM. les Inspecteurs généraux du Contrôle.

Recevez, Messieurs, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics
Pour le Ministre et par délégation :
Le Sous-Secrétaire d'État,
CH. BAÏHAUT.

(N° 55)

[24 janvier 1885.]

Freins continus.

Messieurs, la circulaire ministérielle du 13 septembre 1880, relative aux moyens de prévenir les accidents de chemins de fer, a prescrit notamment de munir de freins continus tous les trains de voyageurs dont la vitesse normale de pleine marche atteint soixante kilomètres à l'heure.

En ne prescrivant l'emploi des freins continus que dans ces limites relativement restreintes, l'Administration a voulu faciliter la tâche des compagnies et ne pas leur imposer immédiatement les dépenses considérables qu'aurait exigées la transformation de tout le matériel de grande vitesse. Mais le but vers lequel doivent tendre les efforts de l'Administration et des compagnies est évidemment de munir de freins continus tous les trains de voyageurs : pour la plupart de ces trains, la vitesse de pleine marche, en cas de retard, peut atteindre et dépasser soixante kilomètres, et c'est surtout en cas de retard que les chances d'accident peuvent augmenter et qu'il importe de mettre des freins énergiques à la disposition du mécanicien.

Les dépenses à faire pour munir de freins continus tous les trains de voyageurs seraient encore relativement considérables, et les circonstances actuelles ne permettent pas de demander aux compagnies les sacrifices qu'exigerait la réalisation de ce desideratum.

On peut toutefois se rapprocher du but à atteindre, et cela sans supplément de dépense exagéré, en munissant de freins continus tout le matériel de grande vitesse en construction ou à faire construire. Certaines compagnies paraissent du reste être déjà entrées dans cette voie; à la compagnie de l'Ouest, par exemple, le rapport du matériel de grande vitesse muni de frein au total de l'effectif est de 73 p. 100 pour les machines et tenders et de 68 p. 100 pour les véhicules ; sur le réseau du Nord, cette proportion atteint 88 p. 100 pour les machines et tenders, et 68 p. 100 ur les véhicules.

l'estime que le moment est venu, pour tous les réseaux, de ivre l'exemple donné par le réseau du Nord et le réseau de uest.

Je vous invite, en conséquence, à prendre vos dispositions pour que tout le matériel de grande vitesse (machines, tenders, voitures, fourgons, etc.) en construction ou à construire, soit muni de freins continus.

Recevez, Messieurs, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
D. RAYNAL.

PERSONNEL.

(N° 56)

Janvier 1885.

I. — INGÉNIEURS.

1° AVANCEMENTS.

Arrêté du 27 janvier 1885. — Est porté de 7 000 à 8 000 francs le traitement des Ingénieurs en Chef de 1re classe dont les noms suivent :

MM. **Schellinx,**
Batereau,
Ruault de la Tribonnière,
d'Asbonne,
Lemoyne,
MM. **Reboul,**
Collignon (Edouard),
Carlier,
Rousseau (Ernest),
Gay.

Idem. — Le traitement de M. **Cheysson**, Ingénieur en Chef de 1re classe, Directeur des Cartes, Plans et Archives de la Statistique graphique à l'Administration centrale est porté de 7 000 à 8 000 francs à dater du 1er mars 1885.

Idem. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er février 1885, les Ingénieurs en Chef de 2e classe, dont les noms suivent :

MM. **Lévy** (Maurice),
Celler,
Bruniquel-Recoule,
Gros de Perrodil,
Lèbe-Gigun,
Bonneau du Martray,
Lévy (Théodore),
Bourdelles,
MM. **Koziorowicz,**
Lefebvre (René),
Renaud (Georges),
de Basire,
Barabant,
Philippe,
Daigremont,
Kopp.

Idem. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade pour prendre rang à dater du 1er février 1885, les Ingénieurs ordinaires de 2e classe dont les noms suivent

MM. **Mille,**
Harel de la Noë,
Zurcher,
Séjourné,
Belley,
Barrand,
Alvin,
Cartault,
Colin (Edmond),
Le Chatelier (Eugène),
MM. **Tourtay,**
Clavenad,
Weiss (Eugène),
Desmure,
Coustolle,
Imbert,
Bloch,
Willotte,
Colson,
Becquerel.

Idem. — Sont élevés à la 2e classe de leur grade pour prendre rang à dater du 1er février 1885, les Ingénieurs ordinaires de 3e clase dont les noms suivent :

MM. **Clarard,**
Voisin,
de la Brosse (Henri),
Clavel,
Delure,
Legouëz,
Leloutre,
Monet,
MM. **Dardenne,**
Homolle,
Faure, (Louis)
Robert (Antoine),
Guibert (Léonce),
Michel (Tranquille),
Pavie.

2° CONGÉ.

Arrêté du 28 *janvier* 1885. — M. **Bidault**, Ingénieur en Chef de 2e classe en disponibilité avec demi-traitement, est placé dans la situation de congé sans traitement.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 15 *janvier* 1885. — M. **Cronier**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester, en qualité de Directeur, au service de la Société anonyme de la raffinerie C. Say à Paris.

Idem. — M. **Brisac** (Nestor), Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée en qualité d'Ingénieur attaché à la Direction de la Compagnie.

Arrêté du 22 *janvier.* — M. **Merceron-Vicat**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Société Vicat et Cie, de Grenoble, en qualité de Directeur technique des usines à ciment.

Arrêté du 22 *janvier*. — M. **Loiseleur** (Ernest), Ingénieur ordinaire de 2e classe en congé sans traitement, est placé, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une période de cinq années et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité d'Ingénieur de la voie.

Arrêté du 28 *janvier*. — M. **Moris** (Ferdinand), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée en qualité d'Ingénieur en Chef de la construction, à la résidence de Dijon.

4° DISPONIBILITÉ.

Arrêté du 29 *janvier* 1885. — M. **de Sansac**, Ingénieur en Chef de 1re classe chargé, à la résidence de Bordeaux, d'un service de chemins de fer et de la 1re section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, est placé dans la situation de disponibilité avec demi-traitement, pour raisons de santé, pendant une période de six mois.

5° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Thoré** (Henry), Ingénieur en Chef de 1re classe.	1er janvier 1885.
M. **Durbach** (Félix), Ingénieur en Chef de 2e classe.	25 janvier 1885.
M. **Biermann**, Ingénieur ordinaire de 2e classe.	1er mars 1885.

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Baude**, Inspecteur Général de 2e classe, en retraite.	1er janvier 1885.
M. **Lacaze** (Jean), Ingénieur ordinaire de 2e classe.	5 janvier 1885.
M. **Comoy**, Inspecteur Général de 1re classe en retraite.	10 janvier 1885.

7° DÉCISIONS DIVERSES.

Par décret du 19 novembre 1883, M. **Rivoire** (Marc-Antoine-Marie), Ingénieur ordinaire de 2e classe, a été autorisé à ajouter à son nom patronymique celui de **Vicat** et à s'appeler à l'avenir **Rivoire-Vicat**.

Par décret du 19 novembre 1883, M. **Merceron** (Louis), Ingénieur ordinaire de 1re classe a été autorisé à ajouter à son nom patronymique celui de **Vicat** et à s'appeler à l'avenir **Merceron-Vicat.**

Arrêté du 15 *janvier* 1885. — Le Contrôle du canal de Givors est rattaché aux attributions des Ingénieurs chargés du service ordinaire du département de la Loire.

Idem. — Le service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Grande-Ceinture de Paris est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

Par suite, le 6e arrondissement du service de chemins de fer qui était confié à M. l'Inspecteur Général **de Villiers du Terrage** (M. **Waldmann**, Ingénieur ordinaire à Versailles) est supprimé.

Le 3e arrondissement (M. **Regimbeau**, Ingénieur ordinaire à Corbeil) ne comprendra plus que les études de la ligne d'Étampes à Melun.

Les 7e et 8e arrondissements prennent respectivement les nos 6 et 7 du service.

Idem. — M. **Poisson** (Édouard), Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché au service ordinaire du département d'Oran, est attaché en outre au service du Contrôle des travaux du chemin de fer d'Aïn-Thizy à Mascara.

Arrêté du 29 *janvier.* — M. **Salva**, Ingénieur en Chef de 1re classe, chargé du service ordinaire et maritime de la circonscription de Philippeville et d'un service de chemins de fer, est chargé, à la résidence de Bordeaux, des services ci-après désignés :

1° Service ordinaire du département de la Gironde ;

2° Études des chemins de fer de Libourne à Langon, et de La Sauve à Eymet,

En remplacement de M. **Pasqueau** appelé à un autre service ;

3° Chemin de fer de Marcenais à Libourne (Études et travaux d'infrastructure et Contrôle des travaux de superstructure) ;

Ligne de jonction, à Bordeaux, des chemins de fer du Midi et du Médoc ;
— de Moulis à Lamarque ; . . . . .
— de Barbezieux à Saint-Mariens. . . } Études.

4° Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi (1re section),

En remplacement de M. **de Sansac**, mis en disponibilité pour raisons de santé.

Arrêté du 29 janvier. — Le service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Salva** est réparti comme il suit, en trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire, savoir :

1er arrondissement.

Ligne de : Marcenais à Libourne (Études et travaux d'infrastructure — Contrôle des travaux de superstructure) ;
Jonction à Bordeaux, des chemins de fer du Midi et du Médoc. . . . . } Études.
— Moulis à Lamarque. . . . . }
— Barbezieux à Saint-Mariens. . . }

M. **Strohl**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Bordeaux.

2e arrondissement.

Ligne de : Libourne à Langon. . . . . } Études.
— La Sauve à Éymet — Section comprise dans le département de la Gironde. . . . . }

M. **Chastellier**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Bordeaux.

3e arrondissement.

Ligne de La Sauve à Eymet — Section comprise dans le département de Lot-et-Garonne (Études).

M. **Bernadeau**, Sous-Ingénieur à Marmande.

Idem. — M. **Pelletreau**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Constantine et attaché au Contrôle de l'exploitation de divers chemins de fer, est chargé de l'intérim du service ordinaire et maritime de la circonscription de Philippeville et du Contrôle de l'exploitation de la ligne de Philippeville à Constantine, en remplacement de M. **Salva**.

II. CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

5 *janvier* 1885. — Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

M. **Mignaton** (Henry), service du Génie militaire de la place de Lyon.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Mareuge** (Gaston), service municipal de la Ville de Bordeaux.

Il est placé dans la situation de service détaché.

22 *janvier.* — M. **Hervieu** (Jules), service municipal de la Ville de Paris.

Il est placé dans la situation de service détaché.

2° AVANCEMENTS.

5 *janvier* 1885. — M. **Lesierre** (Xavier), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine (2e section) et des ponts de Paris, est élevé, par mesure exceptionnelle, à la 2e classe de son grade.

15 *janvier.* — M. **Hurtu** (Ernest), Conducteur de 4e classe détaché au service des Travaux publics de l'île de Nossi-Bé, est élevé à la 3e classe de son grade.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

15 *janvier* 1885. — M. **Eliés** (Jean), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département du Finistère, est mis à la disposition de M. l'Ingénieur en Chef **Rondel**, pour être attaché au service de la mission française des Travaux publics de Grèce.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

22 *janvier.* — M. **Leroy** (Fernand), Conducteur de 2e classe attaché au service ordinaire du département d'Oran, est misà la disposition du Gouvernement Tunisien pour être employé au service des Travaux publics de la Régence.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

4° CONGÉS.

5 *janvier* 1885. — M. **Grison** (Joseph), Conducteur de 4e classe en congé de six mois pour affaires personnelles, est maintenu, sur sa demande, dans la même situation pendant une nouvelle période de six mois.

22 *janvier*. — M. **Goilard** (Michel), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Constantine, est mis en congé sans traitement pour raisons de santé.

23 *janvier*. — M. **Georges** (Jean-Marie), Conducteur de 3e classe en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé, est mis en congé sans traitement.

28 *janvier*. — M. **George** (Louis), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service de la construction du chemin de fer de Castelsarrazin à Beaumont, est mis, sur sa demande, en congé sans traitement pendant deux ans, pour affaires de famille.

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

31 *décembre* 1884. — M. **Gallet** (Xavier), Conducteur de 3e classe en congé sans traitement, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (Exploitation).

Idem. — M. **Michel** (Marius), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de la Drôme, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (Exploitation).

5 *janvier* 1885. — M. **Maréchal** (Auguste), Conducteur de 2e classe attaché au service ordinaire du département de l'Aube, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Société anonyme des granits de Normandie, en qualité de Chef d'exploitation des carrières de ladite Société, à la résidence de Vire (Calvados).

Idem. — M. **Véret** (Vital), Conducteur de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à continuer de remplir les fonctions d'Architecte-Voyer de la Ville de Cambrai (Nord).

16 *janvier*. — M. **Lamard** (Louis), Conducteur de 3e classe atta-

ché, dans le département de la Haute-Saône, au service du canal de Montbéliard à la Haute-Saône, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

22 *janvier*. — M. **Bergé** (Pierre), Conducteur de 2e classe attaché au service ordinaire du département du Var est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans pour motifs de santé.

23 *janvier*. — M. **Autigeon** (Camille), Conducteur de 2e classe détaché au service de la mission française des Travaux publics de Grèce, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Compagnie universelle du canal intérocéanique de Panama.

6° DÉMISSION.

22 *janvier* 1885. — M. **Catonné** (Louis), Conducteur de 3e classe détaché au service vicinal du département de la Nièvre, est déclaré démissionnaire.

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Dupotet** (Jules), Conducteur principal, Seine, service de la 1re section du Contrôle de l'Exploitation des chemins de fer d'Orléans. . . .	22 janvier 1885.
M. **Guilhaumet** (Joseph), Conducteur de 1re classe, Haute-Loire, service ordinaire.	1er avril 1885.

8° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Douville**, Conducteur de 1re classe, Seine, service ordinaire.	16 janvier 1885.

9° DÉCISIONS DIVERSES.

29 *décembre* 1884. — M. **Denniel** (Hippolyte), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Seine, au service central du matériel fixe des chemins de fer construits par l'État, passe au service de la navigation de la Seine (1re section — 2e division), même département.

5 *janvier* 1885. — M. **Ferry** (Charles), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département des Vosges, au service de la liquidation du chemin de fer de Merrey à Neufchâteau, passe au service ordinaire du département de l'Aube.

5 *janvier*. — **M. Gigot** (Jules), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Aube, au service de la navigation de l'Aube et du canal de la Haute-Seine, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — **MM. Lua** (Adolphe), Conducteur de 1re classe, **Rozé** (Alfred), Conducteur de 2e classe et **Gérard** (Jean-Baptiste), Conducteur de 3e classe, attachés au service ordinaire du département de l'Aube, passent au service de la navigation de l'Aube et du canal de la Haute-Seine, même département.

Idem. — **M. Rollandin** (Claude), Conducteur de 3e classe attaché au service des études et travaux des chemins de fer de Firminy à Annonay et du Pertuiset à Saint-Just, passe du département de la Haute-Loire dans le département du Rhône (même service).

Idem. — **M. Honquely** (Arnaud), Conducteur de 1re classe, détaché au service de la voirie départementale de la Gironde, est attaché au service ordinaire du département de la Charente.

Idem. — **M. Pichard** (Alphonse), Conducteur de 4e classe en congé sans traitement, est remis en activité et attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la navigation de la Seine (4e section).

Idem. — **M. Blanchard de Laval** (Jean), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Seine-et-Oise, au service de la construction du chemin de fer de Palaiseau à Villeneuve-Saint-Georges, passe, dans le département de la Seine, au service de la 1re section du Contrôle de l'Exploitation des chemins de fer d'Orléans.

Idem. — **M. Gaillard** (Jean), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département de la Charente, passe au service ordinaire du département de l'Indre.

Idem. — **Lambert** (Paul), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Côte-d'Or, au service du canal de la Marne à la Saône, passe au service ordinaire du département du Lot.

Idem. — **M. Charton** (Lucien), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Côte-d'Or, au service du canal de la Marne à la Saône, passe au service des voies navigables du département du Pas-de-Calais.

15 *janvier*. — Est rapporté l'arrêté du 27 novembre 1884 par lequel **M. Salsas** (Bonaventure), Conducteur de 2e classe, a été attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service de la 1re section du Contrôle de l'Exploitation des chemins de fer du Midi.

M. Salsas reste attaché, dans le département de la Dordogne,

au service de la construction du chemin de fer de Nontron à Sarlat et embranchements.

15 *janvier*. — M. **Martin** (Jules), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Haute-Marne, au service du canal de la Marne à la Saône, passe au service maritime du département du Nord.

16 *janvier*. — M. **Blandin** (Henry), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Côte-d'Or, au service du canal de Bourgogne, passe au service ordinaire du département de Saône-et-Loire.

Idem. — M. **Lefolcalvez** (Gustave), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Vienne, au service de la construction du chemin de fer de Châtellerault à Tournon-Saint-Martin, passe au service ordinaire du département du Finistère.

Idem. — M. **Dantec** (Pierre), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Finistère, au service de la construction du chemin de fer de Quimper à Pont-l'Abbé, passe, dans le département de la Vienne, au service de la construction du chemin de fer de Châtellerault à Tournon-Saint-Martin.

Idem. — M. **Jusseaume** (Emile), Conducteur de 4e classe attaché au service des études et travaux du chemin de fer du Blanc à Argent (partie comprise entre Buzançais et Argent), passe du département de Loir-et-Cher, dans le département d'Indre-et-Loire.

16 *janvier*. — M. **Grolleau** (Charles), Conducteur de 4e classe détaché au service de l'Administration départementale d'Indre-et-Loire, est attaché, dans le département de Loir-et-Cher, au service des études et travaux du chemin de fer du Blanc à Argent (partie comprise entre Buzançais et Argent).

Idem. — M. **Blanc** (Justin), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de la Drôme, passe au service ordinaire du département du Lot.

Idem. — M. **Sordes** (Rémy), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département du Lot, passe, dans le département des Basses-Pyrénées, au service maritime et au service du Contrôle de l'Exploitation (1re section) des chemins de fer du Midi.

22 *janvier*. — M. **Leclère** (Charles), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département de l'Aisne, passe au service ordinaire du département d'Oran.

Idem. — M. **Becquelin**, Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département de l'Oise, passe au service ordinaire du département de l'Aisne.

22 *janvier*. — **M. Bruon** (Joseph), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Maine-et-Loire, au service de la navigation de la Mayenne et de la Sarthe, passe au service ordinaire du département de la Haute-Vienne.

Idem. — **M. Laurens** (Armand), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Aisne, au service de la navigation de l'Aisne et du canal des Ardennes, et en outre au service du Contrôle des travaux des lignes concédées à la Compagnie de l'Est, cesse d'être attaché à ce dernier service.

Idem. — **M. Hutin** (Paul), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Aisne, au service du canal des Ardennes et de la navigation de l'Aisne, est attaché en outre au service du Contrôle des travaux des lignes nouvellement concédées à la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Idem. — **M. Laval** (Émile), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Manche, au service de la construction du chemin de fer de Fougères à Vire, passe, dans le département de Seine-et-Oise, au service de la construction du chemin de fer d'Étampes à la limite de Seine-et-Oise, vers Auneau.

Idem. — **M. Saulgrain** (Auguste), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Manche, au service des études et travaux du chemin de fer d'Alençon à Domfront, est mis à la disposition de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, pour le service de la construction du réseau nouvellement concédé.

Il sera considéré comme étant en activité.

Idem. — **M. Cochepin** (Philoxène), Conducteur de 2e classe attaché au service ordinaire du département de Saône-et-Loire, passe, dans le département de Maine-et-Loire, au service de la navigation de la Mayenne et de la Sarthe.

Idem. — **M. Le Du** (Alain), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Manche, au service de la construction du chemin de fer de Fougères à Vire, passe au service ordinaire du département de Seine-et-Oise.

Il est attaché en outre au service de la construction du chemin de fer d'Étampes à Auneau.

23 *janvier*. — **M. Bonafos** (Honoré), Conducteur de 2e classe attaché au service de l'Administration des chemins de fer de l'État, est attaché au service ordinaire du département des Hautes-Pyrénées.

Idem. — **M. Pérot** (Léon), Conducteur de 3e classe attaché au service des études et travaux du chemin de fer de Draguignan à

Cagnes, passe du département du Var, dans le département des Alpes-Maritimes.

23 *janvier*. — M. **Lepage** (Auguste), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département de la Meuse, passe au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Massé**, même département.

Idem. — M. **Mélinette** (Victor), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service de construction de chemins de fer précédemment confié à M. l'Ingénieur en Chef **Thanneur**, passe, dans le département des Vosges, au service des études et travaux de la ligne d'Is-sur-Tille à Gray.

28 *janvier*. — M. **Galichet** (Lucien), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Calvados, au service de la construction du chemin de fer de Fougères à Vire, est mis à la disposition de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, pour être employé au service de la construction du réseau nouvellement concédé.

Il sera considéré comme étant en activité.

Idem. — M. **Férandelle** (Numa), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département des Ardennes, au service ordinaire et en outre au service du Contrôle des travaux des lignes nouvellement concédées à la Compagnie des chemins de fer de l'Est, passe, dans le département de l'Aisne, au service de la navigation de l'Aisne et du canal de l'Oise à l'Aisne.

L'éditeur-gérant : DUNOD.

Paris. — Typographie J. LECLERC, 14, rue Delambre.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 57)

[18 juillet 1884.]

Travaux publics. — Établissement thermal. — Inondation de la source. — Indemnité annuelle. — Propriétaire et locataire. — (Ville de Marseille contre la dame Veuve Ziem et le sieur Ribot) (*).

Appréciation de l'indemnité due au propriétaire et au locataire d'un établissement d'eau minérale, par suite des ruptures successives du canal de la Durance appartenant à la ville de Marseille, ruptures qui ont chaque fois transformé la source d'eau sulfureuse en source d'eau douce. On tient compte de ce que les travaux de la ville ne sont pas la cause unique du dommage et de l'éloignement de clientèle dû à l'affaiblissement de la source.

Allocation d'une indemnité annuelle. — Absence de dépréciation définitive.

Intérêts, intérêts des intérêts.

Vu la requête... pour la ville de Marseille... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 6 mars 1882, par lequel le conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône a condamné la ville requérante à payer une indemnité de 60 007f,52 au sieur Ziem, propriétaire de l'établissement thermal de Camoëns, et une indemnité de 15 300 francs au sieur Benito Ribot, locataire du même établissement, à raison des dommages que leur ont causé plusieurs effondrements survenus dans le canal dérivé de la Durance;

Ce faisant, attendu que le discrédit où est tombé l'établissement thermal de Camoëns n'est pas la conséquence du fait de la ville de Marseille; que diverses causes, notamment la guerre de 1870-71, la concurrence de l'établissement thermal de Gréaulx, enfin la création d'un centre industriel dans le voisinage de Camoëns ont contribué à éloigner les baigneurs de cette station thermale; qu'en admettant même que le canal dérivé de la Durance ait exercé une influence nuisible sur le régime de la source sulfureuse, la dimi-

(*) (Suite de l'arrêt du 31 mai 1878, Ziem, *Ann.* 1879, p. 849).

nution de la richesse minérale de ladite source doit être attribuée exclusivement aux irrigations pratiquées par les propriétaires voisins, mais que les ruptures accidentelles survenues dans la rigole du canal de Marseille, réparées dès le lendemain du jour où elles étaient constatées, n'ont pu avoir qu'une influence insignifiante sur l'abaissement du degré de minéralisation de la source; que, dans ces circonstances, le dommage dont se plaignent les sieurs Ziem et Ribot ne saurait en aucune façon engager la responsabilité de la ville de Marseille ; attendu, en tous cas, que l'indemnité annuelle de dépréciation locative fixée par les experts a été calculée en évaluant d'une manière exagérée le revenu normal de l'établissement des bains; que l'indemnité de dépréciation permanente a été réglée sans tenir compte des diverses causes étrangères à la ville de Marseille, qui avaient pu concourir à amener les pertes éprouvées dans l'exploitation de l'établissement thermal; décharger la ville de Marseille des condamnations prononcées contre elle et condamner les défendeurs en tous les frais et dépens ; subsidiairement, ordonner une nouvelle expertise dans laquelle les experts auront pour mission de rechercher si la dépréciation de l'établissement thermal de Camoëns ne doit pas être uniquement imputée à des causes extrinsèques, telles que la création du centre industriel de la Valentine et les autres circonstances ci-dessus énoncées ;

Vu le mémoire en défense présenté pour la dame veuve Ziem et le sieur Ribot... tendant au rejet du pourvoi avec dépens et en outre à l'allocation des intérêts des intérêts des sommes dues par la ville de Marseille ; par le motif que l'unique cause de l'appauvrissement de la source minérale de Camoëns et du discrédit où est tombé l'etablissement des bains réside dans les accidents répétés qui se sont produit depuis 1870 dans la rigole du canal dérivé de la Durance, et à la suite desquels la source sulfureuse était momentanément transformée en source d'eau douce ; que ces accidents ont eu pour effet d'altérer gravement le régime de la source, et en outre de jeter le trouble parmi les baigneurs qui abandonnaient sans retour la station thermale et la discréditaient parmi les habitants de Marseille, qui forment la clientèle ordinaire des bains de Camoëns ; que les ruptures de la cuvette du canal sont dues à la négligence de la ville de Marseille, qui, en 1870, a augmenté considérablement le volume d'eau dans la dérivation, sans renforcer la cuvette et les parois de la rigole; qu'ainsi la responsabilité du dommage causé au propriétaire et au fermier de l'établissement des bains a été mise à bon droit par l'arrêté attaqué

à la charge de la ville de Marseille : que, d'autre part, en fixant à 60 007 francs et à 15 300 francs les indemnités dues au sieur Ziem et au sieur Ribot, le conseil de préfecture a fait une exacte appréciation des circonstances de l'affaire ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807 ;

En ce qui concerne l'indemnité allouée au sieur Ziem :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport d'expertise, que, par suite d'un vice de construction du canal de Marseille, des ruptures se sont produites à diverses reprises depuis l'année 1870 jusqu'en 1881 dans la partie de la rigole située au droit de l'établissement thermal de Camoëns ; qu'après chaque effondrement, la source sulfureuse s'est trouvée momentanément envahie par les eaux provenant du canal ; que ces accidents répétés ont eu pour effet d'éloigner une partie de la clientèle de l'établissement et de causer un dommage au sieur Ziem ; qu'ainsi la ville de Marseille n'est pas fondée à soutenir qu'elle n'est tenue à aucune indemnité envers ledit sieur Ziem à raison des faits ci-dessus relatés ;

Mais considérant que l'indemnité allouée au sieur Ziem par l'arrêté attaqué et fixée conformément à l'avis des experts à la somme de 60 007f,52, se compose : 1° d'une indemnité annuelle, à raison de la dépréciation locative de l'établissement thermal de Camoëns pendant l'année 1870 et pendant les années 1874 et suivantes jusqu'au 1er janvier 1881, ladite indemnité montant à 25 545 francs ; 2° d'une indemnité de 34 462f,52 à raison de la dépréciation permanente dudit établissement ;

En ce qui touche l'indemnité annuelle :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les accidents survenus au canal de Marseille n'ont pas été la cause unique de l'altération de la source minérale ; que les irrigations pratiquées par les propriétaires voisins des bains de Camoëns ont contribué aux infiltrations d'eau douce qui ont appauvri ladite source ; que, dès lors, la totalité du dommage ne saurait être mise à la charge de la ville de Marseille et qu'il y a lieu de réduire l'indemnité allouée de ce chef au sieur Ziem par l'arrêté attaqué ; que, dans les circonstances de l'affaire, il sera fait une juste appréciation de ladite indemnité en la fixant au chiffre de 15 000 francs ;

En ce qui touche l'indemnité de 34 462f,52 pour une dépréciation permanente de l'établissement :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et qu'il n'est pas contesté par le sieur Ziem, que des travaux ont été récemment exécutés par la ville de Marseille en vue de consolider, et de

rendre complètement étanche la partie de la rigole située au droit de l'établissement ; que ces travaux peuvent faire cesser dans l'avenir le dommage dont se plaint le propriétaire des bains de Camoëns ; que, dès lors, le requérant ne saurait prétendre à une indemnité représentant une dépréciation définitive de sa propriété ; mais qu'il y a lieu seulement de réserver ses droits pour le cas où les travaux dont s'agit n'auraient pas pour effet de protéger la source contre l'irruption des eaux du canal ;

Considérant, d'autre part, qu'il y a lieu de tenir compte au requérant des dommages qui ont pu résulter pour lui, depuis l'année 1881 de l'éloignement de la clientèle provenant des faits antérieurs, et qu'il sera fait une équitable appréciation de ces dommages, en allouant de ce chef au sieur Ziem une indemnité de 6 000 francs ;

En ce qui concerne l'indemnité allouée au sieur Benito Ribot :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que si les recettes de l'établissement thermal se sont progressivement abaissées pendant la durée du bail du sieur Ribot, les recettes de l'hôtel et du restaurant n'ont pas été sensiblement inférieures à celles des exploitations précédentes ; que c'est à tort qu'il n'a pas été tenu compte de cette circonstance dans l'évaluation de la somme allouée au sieur Ribot par l'arrêté attaqué ; qu'il y a lieu, dès lors, de réduire ladite indemnité, et qu'il en sera fait une exacte appréciation en la fixant au chiffre de 6 000 francs ;

Sur les intérêts :

Considérant que le sieur Ziem a demandé pour la première fois les intérêts le 27 décembre 1882 dans son mémoire en défense devant le Conseil d'État ; qu'il y a lieu, dès lors, de les lui allouer seulement à partir de cette date ;

Considérant que le sieur Ribot a demandé les intérêts le 25 novembre 1878 dans son mémoire introductif d'instance devant le conseil de préfecture, et qu'il y a lieu de les lui allouer à partir de ladite date ;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Ribot a demandé pour la première fois les intérêts des intérêts le 27 décembre 1882 ; qu'à cette époque il lui était dû plus d'une année d'intérêts, et qu'il y a lieu, par suite, de lui accorder les intérêts des intérêts à partir de cette date ;

Considérant qu'à la date du 27 décembre 1882 à laquelle le sieur Ziem a, pour la première fois, demandé les intérêts des intérêts, il ne lui était pas dû d'intérêts, mais que le sieur Ziem a

demandé une seconde fois les intérêts des intérêts dans un mémoire en réplique le 6 février 1884 ; qu'il lui était dû à cette époque plus d'une année d'intérêts et qu'il y a lieu dès lors de lui allouer les intérêts des intérêts à partir de cette dernière date... (La ville de Marseille payera : 1° au sieur Ziem, propriétaire de l'établissement des bains de Camoëns, une indemnité de 21 000 francs ; 2° au sieur Ribot, locataire du même établissement, une indemnité de 6 000 francs. Les intérêts des sommes dues au sieur Ziem courront à partir du 27 décembre 1882 et seront capitalisés à la date du 6 février 1884 pour produire eux-mêmes intérêts à partir de ladite date. Les intérêts des sommes dues au sieur Ribot courront à partir du 25 novembre 1878 et seront capitalisés à la date du 27 décembre 1882 pour produire eux-mêmes intérêts à partir de cette date. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions de la ville rejeté. Masse des dépens qui seront supportés pour moitié par la ville de Marseille et pour moitié par les sieurs Ziem et Ribot.)

(N° 58)

[18 juillet 1884.]

Travaux publics. — Communes. — Sol d'une rue aliéné. — Edification de constructions sur un ancien canal : Mesures de voirie et de salubrité publique. — Dommage aux anciennes maisons riveraines. — Compétence du conseil de préfecture. (Dame veuve Screpel.)

Le conseil de préfecture est compétent pour connaître d'une demande en indemnité formée contre une ville par un propriétaire qui se plaint de ce qu'une opération de voirie exécutée par cette dernière a eu pour conséquence le comblement du canal sur lequel sa maison prenait jour et air et la construction de maisons privées au-devant de la sienne. — C'est à tort que le conseil de préfecture a considéré que le dommage causé à ce propriétaire par les constructions dont il s'agit résultait de travaux privés (*).

(*) Voy. 26 juin 1880, conflit Dor, et la note, p. 615 (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*)

Le Ministre de l'Intérieur soutenait la prétention de la ville de Lille :

« Si, comme le soutient la dame Screpel, disait-il, des droits de jour ou de vue lui appartenaient sur le canal de l'Arc, la couverture de ce canal n'a pas empêché l'exercice de pareils droits ; il n'a pu être supprimé ou entravé que par la construction de la maison de M. Covet, à laquelle la ville de Lille est

Vu la requête... pour la dame veuve Scrépel... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 19 mai 1882, par lequel le conseil de préfecture du Nord, statuant sur une demande en 10 000 francs de dommages-intérêts formée par la requérante contre la ville de Lille à raison du dommage causé à son immeuble situé à l'angle de la rue d'Esquermoise et du canal de l'Arc, par l'élévation de constructions privées aux lieu et place de ce canal préalablement couvert par la ville ou son concessionnaire, s'est déclaré incompétent pour en connaître ;

Ce faisant, attendu que la demande de la dame Scrépel était fondée sur le préjudice résultant pour elle de ce que, par suite de la désaffectation d'une voie publique, son immeuble s'était trouvé assujetti aux risques ordinaires du voisinage ; qu'ainsi, elle rentrait dans la compétence du conseil de préfecture auquel il appartenait de connaître des dommages résultant de la suppression des voies publiques ; adjuger à la requérante ses conclusions de première instance et condamner la ville de Lille aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Lille... tendant au rejet de la requête avec dépens, par le motif qu'en tant qu'elle se plaignait de la couverture du canal de l'Arc, la dame Scrépel ne justifiait devant le conseil de préfecture d'aucun dommage résultant de ce travail public ; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a écarté au fond sa demande ; et qu'en tant qu'elle alléguait le dommage résultant de la construction d'une maison par un sieur Covet, acquéreur des terrains conquis, la juridiction administrative s'est déclarée à bon droit incompétente pour apprécier les conséquences de ce travail privé ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Sur la compétence :

Considérant que, pour décliner sa compétence, le conseil de préfecture du Nord s'est fondé sur ce que la requérante se plaignait, non de l'exécution de travaux publics, mais de la con-

---

restée étrangère. Les travaux exécutés pour le compte de celle-ci n'ont donc pas été la cause directe et immédiate du préjudice qu'éprouverait Madame Scrépel et dont elle poursuit la réparation. La décision du conseil de préfecture à ce égard est dès lors justifiée. Elle l'est également en ce qui touche la déclaration d'incompétence, car il ne saurait appartenir aux tribunaux administratifs de statuer sur une demande d'indemnité à raison du dommage résultant de travaux qui ont un caractère privé. »

struction d'une maison à laquelle la ville de Lille est restée étrangère ;

Mais considérant qu'en fait, il résulte des pièces visées par l'arrêté attaqué que la demande de la dame Scrépel tendait à obtenir réparation du dommage qu'elle alléguait avoir subi par suite de la désaffectation et de la transformation en terrains à bâtir d'une voie publique dont sa propriété aurait été riveraine ;

Considérant que le comblement du canal de l'Arc et sa conversion en terrains à bâtir exécutés, soit dans un but de salubrité publique, soit en vue de l'ouverture d'une rue nouvelle, avaient le caractère d'un travail public dans le sens de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, et que le conseil de préfecture était seul compétent pour connaître des dommages que cette opération de voirie dans son ensemble pouvait occasionner ; qu'ainsi, c'est à tort que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent ;

Au fond :

Considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de statuer au fond ; que, dès lors, il y a lieu de renvoyer la dame Scrépel devant le même conseil de préfecture pour être, après expertise, statué ce qu'il appartiendra sur l'existence et l'étendue des droits qu'elle invoque et du préjudice qu'elle soutient lui avoir été causé... (Arrêté annulé. Renvoi devant le conseil de préfecture pour être, après expertise, conclu et statué ce qu'il appartiendra. Surplus des conclusions rejeté. Ville de Lille condamnée aux dépens.)

(N° 59)

[18 juillet 1884]

Travaux publics. — Communes. — Adjudicataire des travaux d'entretien des voies publiques. — Travaux pour l'établissement de tramways. — (Sieur Castille contre ville de Paris et sieur Harding.)

Décidé que les travaux exécutés par l'entrepreneur de l'entretien des rues de Paris et sous la direction des ingénieurs de la ville, pour la transformation de chaussées, nécessités par l'établissement de tramways, ne rentraient pas dans la catégorie des travaux d'entretien des voies publiques communales, dont l'entrepreneur s'était rendu adjudicataire ; c'est à la compagnie concessionnaire des tram-

ways, et non à la commune, que celui-ci doit demander le payement de ces travaux.

Procédure. — Intervention d'un intéressé. — Recevabilité.

Vu la requête... pour le sieur Castille... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 25 février 1880, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a rejeté sa demande tendant à faire condamner la ville de Paris à lui payer une somme de 342 824 francs, montant des travaux de transformation de diverses chausées par lui exécutés pour l'établissement des tramways-sud ;

Ce faisant, attendu que le requérant s'est rendu adjudicataire des travaux d'entretien des chaussées suivant procès-verbal du 1er octobre 1873 ; que, par suite d'un arrangement conclu avec la compagnie des Tramways-Sud, à laquelle incombaient les dépenses de remaniement des chaussées nécessitées par l'établissement des voies ferrées, le requérant a été averti officiellement par une note du 11 juillet 1876 que la compagnie des Tramways était autorisée à faire exécuter les travaux dont s'agit par les entrepreneurs de la ville de Paris et sous la direction de ses Ingénieurs ; que cette note constituait une extension du marché d'entretien et qu'en exécutant les travaux le sieur Castille n'a jamais cessé d'avoir la ville pour débitrice principale, bien que le montant des décomptes fût, après règlement par les Ingénieurs de la ville de Paris, soldé par la compagnie des Tramways ou son représentant, le sieur Harding ; qu'ainsi, au refus du sieur Harding de payer le montant de 32 décomptes présentés en dernier lieu, le requérant est fondé à en réclamer le payement à la ville de Paris ; condamner la ville de Paris à lui payer la somme de 342 824 francs pour les causes susénoncées, avec intérêts et intérêts des intérêts, et aux dépens ;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Paris... tendant au rejet de la requête avec dépens, par le motif que les travaux ne rentraient pas par leur nature dans la catégorie de ceux qu'avait soumissionnés le sieur Castille et que la note du 11 juillet 1876, dont il excipe, ne pouvait créer aucun lien de droit entre la ville et lui, au sujet de ces travaux dont la dépense lui était indiquée comme ne devant pas incomber à la caisse municipale ;

Vu le mémoire en intervention du sieur Harding... tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu que dans le montant des décomptes formant l'objet du litige il y a un départ à opérer entre

les dépenses incombant à la compagnie des Tramways-Sud et celles devant rester à la charge de la ville, recevoir le sieur Harding intervenant, adjuger au sieur Castille ses conclusions, subsidiairement, ordonner une expertise à l'effet d'opérer le départ, et condammer la ville de Paris aux dépens ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

En ce qui touche l'intervention du sieur Harding :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Harding a dans la cause un intérêt de nature à justifier son intervention ; que, dès lors, ladite intervention est recevable en la forme ;

Au fond :

Sur le pourvoi du sieur Castille et sur les conclusions du sieur Harding :

Considérant que les travaux de transformation des chaussées nécessités par l'établissement des tramways ne rentraient pas dans la catégorie des travaux d'entretien dont le sieur Castille s'était rendu adjudicataire ;

Considérant que le sieur Castille, prévenu par une note du 11 juillet 1876 que la compagnie des Tramways-Sud était autorisée à faire exécuter ces travaux par les entrepreneurs de la ville de Paris et sous la direction de ses Ingénieurs, était averti en même temps que le montant des dépenses ne devait pas être soldé par la caisse municipale et que la portée de cette clause était corroborée par la distinction nettement établie entre les décomptes des travaux effectués pour le compte de la ville et ceux des travaux effectués pour le compte de la compagnie ; qu'ainsi le requérant ne peut exciper d'aucun engagement pris envers lui par la ville de Paris, pour réclamer à celle-ci le montant des travaux de pose des voies ferrées et que, dès lors, sa demande a été à bon droit rejetée par le conseil de préfecture... (Intervention du sieur Harding reçue en la forme. Requête du sieur Castille et conclusions du sieur Harding rejetées. Sieur Castille condamné aux dépens, sauf ceux de l'intervention qui resteront à la charge du sieur Harding.)

(N° 60)

[25 juillet 1884.]

Communes. — Distribution d'eau. — Concession. — Participation aux bénéfices. — Cahier des charges. — Interprétation. — (Compagnie des eaux du Havre contre la ville du Havre.)

Décidé par interprétation du cahier des charges de la concession que la perception de 5 000 francs par quantité de 200 mètres cubes consommés dans les maisons en sus des mille premiers, stipulée au profit de la ville du Havre, doit être assise sur l'ensemble des concessions particulières faites par la compagnie, sans avoir égard à leur destination domestique ou industrielle.

Vu la requête pour la compagnie anonyme des Eaux de la ville du Havre... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 11 janvier 1883, par lequel le conseil de préfecture de la Seine-Inférieure a condamné ladite compagnie à payer à la ville du Havre une somme de 80 000 francs pour sa participation aux bénéfices réalisés par la compagnie sur les concessions d'eau faites à des particuliers ;

Ce faisant, attendu qu'aux termes de l'article 10 du traité passé le 13 février 1854 entre la compagnie requérante et la ville du Havre pour l'adduction et la distribution des eaux de source de la vallée de Gournay-Saint-Laurent, « pour faire profiter la ville du développement des concessions particulières résultant d'une augmentation probable de la population, la compagnie s'était engagé à remettre à la ville 5 000 francs par an, pour chaque quantité d'eau concédée exclusivement dans les maisons, en sus des mille premiers mètres cubes » ; attendu que c'est à tort que pour l'application de cette clause la ville du Havre a soutenu et l'arrêté attaqué a admis qu'il y avait lieu de faire entrer en ligne de compte les concessions faites pour des usages industriels ; qu'en effet les termes de l'article précité qui mentionne seulement l'eau concédée dans les maisons, l'ensemble du traité, l'interprétation qui lui a été donnée par le maire du Havre en 1875 et les documents qui en ont accompagné la préparation, concourent à démontrer que cette stipulation n'avait pour objet que les quantités d'eau concédées pour des usages domestiques et que les abonnements industriels n'étaient prévus par aucune clause du traité ; que, dès lors, le total des abonnements pour des usages

domestiques n'ayant pas atteint jusqu'à ce jour le chiffre de 1 200 mètres cubes passé lequel s'ouvre le droit de la ville à une participation de bénéfices, c'est sans droit que la compagnie a été condamnée, à payer pour les années 1874 à 1881 une somme de quatre-vingt-mille francs ; décharger la compagnie des condamnations prononcées contre elle ; condamner la ville du Havre à la restitution des sommes indûment payées en vertu de l'arrêté attaqué avec intérêts du jour du payement et la condamner en outre aux dépens ;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville du Havre... tendant au rejet de la requête avec dépens, par le motif que des termes du traité et des actes qui l'ont précédé et préparé résulte la preuve que la clause de partage des bénéfices s'étendait à toutes les concessions particulières faites au-delà des 1 000 premiers mètres cubes, sans distinction entre celles destinées aux besoins industriels et celles faites en vue des besoins domestiques ; que le maire n'a pu engager la ville du Havre par l'interprétation qu'il aurait personnellement donnée au traité dans une correspondance échangée avec la compagnie ; qu'en ce qui touche les conclusions subsidiaires, la compagnie n'est pas fondée à soutenir que c'est seulement sur les deux semestres d'un même millésime annuel que la moyenne de consommation doit être calculée ;

Vu le mémoire en réplique aux observations du Ministre présenté par la compagnie requérante... par lequel ladite compagnie déclare persister dans ses précédentes conclusions et subsidiairement, attendu que le calcul des quantités d'eau concédées doit s'établir sur la moyenne annuelle, que la moyenne de consommation d'eau concédée à des particuliers pendant les deux semestres de janvier et juillet 1874 n'a pas atteint 1 200 mètres cubes, que celles de 1875 et 1878 n'ont pas atteint 1 400 mètres cubes, qu'ainsi le montant des condamnations prononcées doit être tout au moins réduit de 5 000 francs pour chacune de ces périodes ; réduire de 15 000 francs le montant de la condamnation à la charge de la compagnie ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qui a précédé la conclusion du traité susvisé du 13 février 1854 que l'adduction des eaux de la vallée de Gournay-Saint-Laurent avait pour objet de pourvoir à tous les besoins en eau, soit de la ville du Havre, soit de ses habitants sans distinction entre les usages domestiques et les emplois industriels ;

Considérant que de l'ensemble du traité, et notamment des dispositions combinées des articles 4 et 10, il ressort qu'en dehors des ventes d'eau effectuées aux navires et aux porteurs d'eau, il n'a été admis par les parties contractantes qu'une seule classe de concessions particulières, soumise à un tarif maximum unique, et comprenant indifféremment les abonnements faits pour des usages domestiques et ceux faits pour des besoins industriels;

Considérant, dès lors, que la perception d'une somme de 5 000 francs par quantité de 200 mètres cubes concédés en sus des mille premiers stipulée par l'article 10 au profit de la ville du Havre, doit être assise sur l'ensemble des concessions particulières faites par la compagnie, sans avoir égard à leur destination; que, si ledit article spécifie que le calcul des excédents porte sur les concessions particulières faites « dans les maisons exclusivement » il résulte de ce qui précède que cette clause n'exclut du calcul des excédents que les fournitures livrées aux navires et aux porteurs d'eau et non les concessions faites dans des maisons pour des usages industriels; qu'ainsi la compagnie n'est pas fondée à soutenir que l'arrêté attaqué ait fait une fausse application des termes du contrat;

Sur les conclusions subsidiaires de la compagnie des Eaux tendant à ce que la condamnation prononcée contre elle soit réduite d'une somme de 15 000 francs afférente pour 5 000 francs à chacune des années 1874, 1875, 1878:

Considérant que pour soutenir que l'importance annuelle des concessions faites en 1874, 1875 et 1878 était inférieure au chiffre de consommation passé lequel devait s'ouvrir le droit de la ville du Havre, la compagnie prétend à tort qu'il y a lieu de prendre pour base de calcul l'ensemble des consommations effectuées pendant les deux semestres de chacune des années portant les millésimes 1874, 1875, 1878;

Considérant en effet que le bénéfice stipulé au profit de la ville porte sur chaque quantité de 200 mètres cubes concédée pendant l'espace d'une année entière;

Considérant qu'il n'est pas contesté que les quantités concédées à partir du 1er juillet 1874 ont constamment excédé 1 200 mètres cubes pendant la première période annuelle, et 1 400 mètres cubes pendant les suivantes; qu'ainsi il y a lieu de rejeter les conclusions subsidiaires de la compagnie des Eaux... (Rejet avec dépens.]

(N° 61)

[25 juillet 1884.]

Travaux publics. — Concession à une ville. — Déblais du mur faisant partie de l'étang de Thau, à charge de certains travaux. — Rétrocession à une compagnie des travaux commencés : effondrement de murs : demande en résiliation : rejet : la compagnie ne pouvait ignorer la condition d'instabilité des murs construits par la ville et en avait accepté les risques. — (Société du nouveau port de Mèze contre la ville de Mèze.)

Vu la requête... pour la Société anonyme du nouveau port de Mèze... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 29 décembre 1880, par lequel le conseil de préfecture de l'Hérault a rejeté la demande formée par la Société requérante contre la ville de Mèze et tendant à la résiliation du traité passé le 14 août 1871 entre ladite ville et le sieur Amans, dont la Société du nouveau port est l'ayant cause et subsidiairement au payement d'une somme de 18,622 francs en réparation du dommage causé par l'écroulement d'un mur de soutènement des terrains dont la Société est devenue rétrocessionnaire au bord de l'étang de Thau ;

Ce faisant, attendu qu'aux termes du traité susmentionné, la Société était tenu d'achever divers travaux d'assainissement et de consolidation commencés en régie par la ville ; attendu que les ouvrages construits en régie par la ville étaient défectueux, que notamment les enrochements qui devaient servir de substructions au mur de quai reposaient sur la vase et non sur le roc ferme ; que ce défaut de stabilité qui a entraîné l'écroulement du mur de quai sur une longueur de dix mètres et la chute des remblais dans l'étang, constituait un vice caché de la chose vendue ; qu'ainsi la découverte de ce vice entraîne au profit de la requérante droit à la résiliation, prononcer la résiliation du marché et la reprise des travaux à dire d'experts ; subsidiairement, condamner la ville de Mèze à payer à la Société la somme de 18 622 francs, montant, d'après l'expertise, des réfections à opérer et la condamner en tre aux dépens ;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Mèze... ıdant au rejet de la requête avec dépens, par les motifs que disposition des enrochements livrés par la ville, en admettant ı'elle fût défectueuse, était connue des rétrocessionnaires qui

avaient accepté les risques pouvant résulter de ce système de construction; qu'ainsi la ville ne saurait être responsable des conséquences qui ont pu en résulter;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que pour demander la résiliation du traité du 14 août 1871 et subsidiairement la condamnation de la ville de Mèze à la réparation du dommage causé par l'écroulement sur une longueur de dix mètres d'un mur de quai construit par la Société requérante, celle-ci allègue que cet accident aurait été causé par la mauvaise disposition des enrochements établis par la ville, sur lesquels elle a dû à son tour élever ledit mur, et soutient que la ville de Mèze doit être responsable des inconvénients résultant des défectuosités de cet ouvrage;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction et que d'ailleurs il n'est pas contesté que le concessionnaire, qui a déclaré aux termes de l'article 37 du cahier des charges avoir une parfaite connaissance de toutes les pièces relatives aux ouvrages à compléter, n'a pas pu ignorer les conditions dans lesquelles les enrochements reposaient sur la vase du fonds sans dragage préalable; que, dès lors, en se rendant adjudicataire des travaux à continuer, il a accepté en connaissance de cause les risques résultant du défaut probable de stabilité de ces ouvrages et qu'ainsi le mécompte subi par lui n'est pas de nature à entraîner pour la ville de Mèze l'obligation de l'indemniser; qu'il suit de là que la Société n'est pas fondée à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture a rejeté sa demande... (Rejet.)

(N° 62)

[25 juillet 1884.]

Voirie (Grande). — Contravention. — Labourage des dépendances d'une route nationale. — Question de propriété. — Condamnation. — (Ministre des Travaux Publics contre sieur Lanteyrès.)

Le fait par un propriétaire d'avoir par ses labours comblé le fossé d'une route nationale, constitue une contravention de grande voirie, encore bien que ce riverain prétendrait être propriétaire du sol du fossé. — En conséquence, c'est à tort que l'arrêté attaqué s'est refusé à prononcer une condamnation (*).

(*) Voy. 27 juin 1884, Ministre des Travaux Publics, *Ann.* 1885, p. 120.

(Recours contre un arrêté du 20 mars 1884 ; Gard) ;

Vu l'arrêt du Conseil du 17 juin 1721, l'ordonnance du 4 août 1731, l'article 29 de la loi des 19-22 juillet 1791, la loi du 29 floréal an X, et la loi du 23 mars 1842 ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment des plans et profils ci-dessus visés, que le terrain occupé par le sieur Lanteyrès faisait partie des fossés de la route nationale n° 106; que, si ledit sieur Lanteyrès se croyait fondé à soutenir que lesdits fossés avaient été creusés sur un terrain lui appartenant et dont il n'aurait pas été régulièrement exproprié, cette circonstance, qui ne pouvait être invoquée qu'à l'appui d'une demande d'indemnité pour dépossession dudit terrain, n'était pas de nature à faire disparaître la contravention constatée par le procès-verbal ci-dessus visé ; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a renvoyé des fins du procès-verbal dressé contre lui ledit sieur Lanteyrès et qu'il y a lieu d'annuler son arrêté ce chef ;

Considérant qu'en comblant le fossé et anticipant par ses labours sur la largeur de la route, le sieur Lanteyrès a contrevenu aux dispositions des arrêts, ordonnances et lois susvisés... (Arrêté annulé. Sieur Lanteyrès condamné à rétablir les lieux dans leur état primitif dans un délai de dix jours à dater de la notification de la présente décision, ainsi qu'aux frais du procès-verbal.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 63)

[30 décembre 1884.]

Navigation intérieure. — Éclairage pendant la nuit des bateaux et des obstacles à la navigation. — Répartition des voies navigables en trois catégories au point de vue des dispositions applicables aux bateaux en marche.

Monsieur le Préfet, je vous ai envoyé, le 1er septembre 1884 le texte du règlement de police du 4 août précédent (*), concernant l'éclairage, pendant la nuit, des bateaux et des obstacles à la navigation, sur les fleuves, rivières, canaux, lacs ou étangs d'eau douce.

Avant de mettre ce règlement en vigueur, il restait à répartir, au point de vue des bateaux en marche, les voies navigables entre les trois catégories qu'il définit, savoir :

1° Canaux et rivières assimilées ;

2° Fleuves et rivières ;

3° Traversée des villes.

J'ai l'honneur de vous adresser l'arrêté fixant cette répartition. Je le fais précéder du texte du règlement du 4 août dernier, auquel sont annexés un tableau figuratif qui en traduit aux yeux les dispositions, et un extrait du règlement du 1er septembre 1884, qui remplace celui du 4 novembre 1879, en ce qui concerne les mesures de précaution à prendre en mer pour éviter les abordages.

Je vous prie de donner à ces documents la publicité nécessaire et de vous concerter avec les Ingénieurs pour assurer l'exécution du règlement du 4 août 1884.

Je vous serai obligé de m'accuser réception de la présente circulaire dont j'adresse directement un exemplaire à chacun des Ingénieurs en chef chargés d'un service de navigation.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
D. RAYNAL.

(*) Voir le texte de ce règlement, *Annales* 1884, p. 837.

[4 août 1884.]

NAVIGATION INTÉRIEURE.

RÈGLEMENT DE POLICE

sur l'éclairage pendant la nuit des bateaux en marche, stationnant ou échoués, des écueils ou obstacles à la navigation.

. . . . . .

Art. 1 à 15. — *Identiques aux mêmes articles.* Voir *Annales* 1884, p. 837.

Art. 16. — En aval de la partie des voies navigables régie par le décret du 9 avril 1883, visé à l'article 1er, tous les bateaux seront soumis aux règles internationales fixées pour l'éclairage des navires par le règlement du 1er septembre 1884 sur les mesures de précaution à prendre en mer pour éviter les abordages. (Voir aux annexes le texte des articles 2 à 11 du règlement du 1er septembre 1884.

Art. 17 à 28. — *Identiques aux mêmes articles.*

ANNEXE.

Extrait du réglement du 1er septembre 1884 sur les mesures de précaution à prendre en mer pour éviter les abordages.

RÈGLES CONCERNANT LES FEUX.

Feux.

Art. 2. — Les feux mentionnés dans les articles suivants, numérotés 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 et 11, doivent être tenus allumés par tous les temps, depuis le coucher du soleil jusqu'à son lever.

Aucun autre feu ne devra paraître à l'extérieur du navire.

Feux que doivent avoir les batiments à vapeur.

Art. 3. — Tout navire à vapeur de mer, quand il est en marche, doit porter :

(*a*) Sur le mât de misaine, ou en avant du mât de misaine, à une auteur d'au moins 6 mètres au-dessus du plat-bord et, si la largeur du navire est de plus de 6 mètres, à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à la largeur du navire, un feu blanc brillant, placé de manière à fournir une lumière uniforme et sans interruption sur tout le parcours d'un arc horizontal de vingt quarts ou rumbs de vent. Il devra être fixé de telle sorte que la lumière se projette de chaque côté du navire depuis l'avant jusqu'à deux quarts de l'arrière du travers.

La portée de ce feu devra être assez grande pour qu'il soit visible à cinq milles de distance par une nuit noire, mais atmosphère pure.

(*b*) A tribord, un feu vert établi de manière à projeter une lumière uniforme et sans interruption sur tout le parcours d'un arc horizontal de dix quarts du compas compris entre l'avant du navire et deux quarts de l'arrière du travers à tribord ; il doit avoir une portée telle qu'il soit visible à au moins deux milles de distance, par une nuit noire, mais atmosphère pure.

(*c*) A bâbord, un feu rouge établi de manière à projeter une lumière uniforme et sans interruption sur tout le parcours d'un arc horizontal de dix quarts du compas, compris entre l'avant du navire et deux quarts de l'arrière du travers à bâbord ; il doit avoir une portée telle qu'il soit visible à au moins deux mille de distance, par une nuit noire, mais atmosphère pure.

(*d*) Ces feux de côté, vert et rouge, doivent être pourvus, du côté du navire par rapport à eux, d'écrans se projetant en avant d'au moins 91 centimètres ; de telles sorte que leur lumière ne puisse pas être aperçue de tribord devant pour le feu rouge et de bâbord devant pour le feux vert.

Feux des navires à vapeur remorquant.

Art. 4. — Tout navire à vapeur qui remorque un autre bâtiment doit porter, outre ses feux de côté, deux feux blancs brillants placés verticalement à 91 centimètres de distance au moins l'un au-dessus de l'autre, afin de le distinguer des autres bâtiments à vapeur. Chacun de ces feux doit être du même genre et installé de la même manière que le feu blanc brillant porté au mât de misaine par les autres navires à vapeur.

Signaux de jour et de nuit à bord des navires qui ne sont pas maîtres de leur manœuvre.

Art. 5. — Tout navire à voiles ou à vapeur qui, par une cause accidentelle, n'est pas libre de ses mouvements, doit, si c'est pendant la nuit, mettre à la place assignée au feu blanc brillant, que les bâtiments à vapeur sont tenus d'avoir en avant du mât de misaine, trois feux rouges placés dans des lanternes sphériques d'au moins $0^m,25$ de diamètre et disposées verticalement à une distance l'une de l'autre d'au moins $0^m,91$; ils doivent avoir une telle portée qu'ils soient visibles à au moins deux milles de distance par une nuit noire, mais atmosphère pure ; si c'est le jour, il doit porter en avant de la tête du mât de misaine, et pas plus bas que cette tête de mât, trois boules noires de $0^m,61$ de diamètre chacune, placées verticalement l'une au-dessous de l'autre, à une distance d'au moins $0^m,91$.

(*b*) Tout navire à voiles ou à vapeur, employé soit à poser, soit à relever un câble télégraphique, doit, si c'est pendant la nuit, mettre à la place assignée au feu blanc brillant que les bâtiments à vapeur sont tenus d'avoir en avant du mât de misaine, trois feux placés dans des lanternes sphériques d'au moins $0^m,25$ de diamètre et disposées verticalement à une distance l'une de l'autre d'au moins $1^m,82$; le feu supérieur et le feu inférieur devront être rouges et celui du milieu devra être blanc, et les feux rouges devront avoir la même portée que le feu blanc. Si c'est le jour, il doit porter en avant de la tête du mât de misaine, et pas plus bas que cette tête de mât, trois boules de $0^m,61$ de diamètre au moins chacune, placées verticalement l'une au-dessous de l'autre à une distance d'au moins $1^m,82$; la boule supérieure et la boule inférieure devront être de forme sphérique et de couleur rouge, et celle du milieu devra être de la forme d'un diamant (deux cônes réunis par la base) et de couleur blanche.

(*c*) Les navires cités dans cet article ne doivent pas avoir les feux de côté allumés lorsqu'ils n'ont aucun sillage ; ils doivent au contraire les tenir allumés s'ils sont en marche, soit à la voile, soit à la vapeur.

(*d*) Les lanternes et les boules que cet article oblige à montrer servent à avertir les autres navires que celui qui les montre n'est pas manœuvrable et, par suite, ne peut se garer. Les signaux que doivent faire les bâtiments en détresse et demandant des secours sont spécifiés dans l'article 27.

Art. 6 à 9 (Identiques aux mêmes articles. Voir *Annales* 1884 p. 845.)

Feux pour les bateaux de pêche avec ou sans filets a la traine et pour les bateaux non pontés.

Art. 10. — Les embarcations non pontées et les bateaux de pêche de moins de 20 tonneaux (jauge nette) étant en marche, sans avoir leurs filets, chaluts, dragues ou lignes à l'eau, ne seront pas obligés de porter les feux de couleur de côté, mais dans ce cas chaque embarcation ou chaque bateau devra, en leur lieu et place, avoir prêt sous la main un fanal muni sur l'un des côtés d'un verre vert et sur l'autre d'un verre rouge ; et, s'il approche d'un navire ou s'il en voit approcher un, il devra montrer ce fanal assez à temps pour prévenir un abordage, et de manière que le feu vert ne soit pas vu sur le côté de bâbord, ni le feu rouge sur le côté de tribord.

(La partie suivante de cet article s'applique seulement aux bateaux et embarcations de pêche, au large de la côte d'Europe, dans le Nord du cap Finistère.

(*a*) Tous les bateaux et toutes les embarcations de pêche de 20 tonneaux (jauge nette) et au-dessus, lorsqu'ils sont en marche et ne se trouvent pas dans l'un des cas où ils ont à montrer les feux désignés par les prescriptions suivantes de cet article, doivent porter et montrer les mêmes feux que les autres bâtiments en marche.

(*b*) Tous les bateaux qui seront en pêche avec des filets flottants ou dérivants devront montrer deux feux blancs placés de manière qu'ils soient le plus visibles possible. Ces feux seront disposés de façon que leur écartement vertical soit de $1^{m},80$ au moins et de 3 mètres au plus, et de manière aussi que leur écartement horizontal, mesuré dans le sens de la quille du navire, soit de $1^{m},50$ au moins et de 3 mètres au plus. Le feu inférieur devra être le plus sur l'avant et les deux feux devront être placés de telle sorte qu'ils puissent être aperçus de tous les points de l'horizon, par nuit noire, avec atmosphère pure, à une distance de trois milles au moins.

(*c*) Un bateau pêchant à la ligne et ayant ses lignes dehors devra porter les mêmes feux qu'un bateau en pêche avec des filets flottants ou dérivants.

(*d*) Si un bateau en pêche devient stationnaire par suite d'un engagement de son appareil de pêche dans un rocher, ou tout autre obstacle, il devra montrer le feu blanc et faire le signal de brume d'un bâtiment au mouillage.

(*e*) Les bateaux de pêche et les embarcations non pontées peu-

vent en toute circonstance faire usage d'un feu intermittent c'est-à-dire alternativement montré et caché) en plus des autres feux exigés par cet article.

Tous les feux intermittents montrés par un bateau qui chalute, drague ou pêche avec un filet à drague quelconque devront être montrés de l'arrière du bateau. Toutefois, si le bateau est tenu par l'arrière à son chalut, à sa drague ou à son filet à drague, le feu intermittent devra être montré de l'avant.

(*f*) Chaque bateau de pêche ou embarcation non pontée étant à l'ancre, entre le coucher et le lever du soleil, devra montrer un feu blanc visible tout autour de l'horizon, à une distance d'un mille au moins.

(*g*) Par temps de brume, un bateau en pêche avec des filets flottants ou dérivants et attaché à ses filets, un bateau chalutant, draguant ou pêchant avec des filets à drague quelconques, un bateau pêchant à la ligne et ayant ses lignes dehors, devra, à intervalles de deux minutes au plus, sonner alternativement du cornet de brume et de la cloche.

Tout navire rattrapé doit montrer un feu.

ART. 11. — Un navire qui est rattrapé par un autre bâtiment doit montrer au-dessus de sa poupe un feu blanc ou un feu intermittent destiné à avertir le navire qui approche.

NAVIGATION INTÉRIEURE

ARRÊTÉ

Fixant la répartition des voies navigables en trois catégories au point de vue de l'éclairage des bateaux en marche pendant la nuit.

Le Ministre des Travaux Publics,

Vu l'article 28 du règlement de police, en date du 4 août 1884 (*), sur l'éclairage pendant la nuit des bateaux en marche, stationnant ou échoués, des écueils ou obstacles à la navigation ;

Arrête :

A dater du 1er janvier 1885, les voies navigables soumises aux prescriptions du règlement de police du 4 août 1884 sont réparties, au point de vue de l'éclairage des bateaux en marche pendant la nuit, en trois catégories, d'après la nomenclature ci-après :

(*) Voir le texte de ce règlement, *Annales* 1884, p. 837.

NOTA. — Les cours d'eau dont le nom est écrit en lettres grasses, jouissent de l'exception prévue à l'article 8 du règlement, qui permet aux bateaux ordinaires et aux radeaux de ne porter qu'un seul feu blanc placé à l'avant.

VOIES NAVIGABLES.	DÉPARTEMENTS.	VOIES NAVIGABLES.	DÉPARTEMENTS.
1re CATÉGORIE.			
CANAUX ET RIVIÈRES ASSIMILÉES AUX CANAUX.			
CANAUX.			
AIRE	Pas-de-Calais.	Blavet	Morbihan.
	Nord.	BOURBOURG	Nord.
AISNE A LA MARNE	Aisne.	BOURGOGNE	Yonne.
	Marne.		Côte-d'Or.
AISNE (Latéral à l')	Marne.	BRIARE	Loiret.
	Aisne.		Yonne.
ARDENNES : 1° Ligne principale. 2° *Embranchement de Vouziers.*	Ardennes.	CALAIS	Pas-de-Calais
		Centre	Saône-et-Loire.
ARLES A BOUC	Bouches-du-Rhône.	CHARENTE A LA SEUDRE (y compris la branche de Brouage)	Charente-Inférieure.
Bergues	Nord.	CHELLES	Seine-et-Marne.
Berry	Allier.		Seine-et-Oise.
	Cher.	Cher à la Loire	Indre-et-Loire.

[illegible]	Manche.
DEULE :	
1° Entre le fort de Scarpe et Wambrechies	Nord.
	Pas-de-Calais.
2° *Entre Wambrechies et la Lys*	Nord.
3° *Embranchement de Seclin*	
Dive	Deux-Sèvres.
	Maine-et-Loire.
SAINT-DIZIER A VASSY	Haute-Marne.
EST (y compris la branche de Nancy)	Ardennes.
	Meuse.
	Meurthe-et-Moselle.
	Vosges.
	Haute-Saône.
Furnes	Nord.
GARONNE (Latéral à la)	Haute-Garonne.
	Tarn-et-Garonne.
	Lot-et-Garonne.
	Gironde.
GIVORS	Loire.
	Rhône.
Hazebrouck	Nord.
ILLE-ET-RANCE	Ille-et-Vilaine.
	Côtes-du-Nord.
LALINDE	Dordogne.

LOING	Loiret.
	Seine-et-Marne.
	Saône-et Loire.
LOIRE (Latéral à la) y compris les embranchements de Dompierre (Allier), des Lorrains, de Givry et de Saint-Satur (Cher)	Allier.
	Nièvre.
	Cher.
	Loiret.
LUNEL	Hérault.
MARANS A LA ROCHELLE	Charente-Inférieure.
MARNE (Latéral à la)	Marne.
MARNE (Haute-)	Haute-Marne.
	Marne.
MARNE AU RHIN (y compris l'embranchement d'Houdelaincourt (Meuse)	Marne.
	Meuse.
	Meurthe-et-Moselle.
MEAUX A CHALIFERT	Seine-et-Marne.
MIDI :	
1° Ligne principal	Haute-Garonne.
	Aude.
	Hérault.
2° *Canal de jonction*	Aude.
3° *Robine de Narbonne*	
NANTES A BREST :	
1° de Nantes à l'écluse n° 19 de la Maclais	Loire-Inférieure.
	Ille-et-Vilaine.
	Morbihan.

CANAUX (Suite).

VOIES NAVIGABLES.	DÉPARTEMENTS.
NANTES A BREST (*suite.*)	
2e *de l'écluse de la Maclais à l'écluse n° 236 de Châteaulin*	Morbihan.
	Côtes-du-Nord.
	Finistère.
NEUFFOSSÉ	Pas-de-Calais.
	Nord.
NIVERNAIS	Yonne.
	Nièvre.
ORLÉANS	Loiret
Ourcq *depuis Port-aux-Perches jusqu'à la limite des départements de Seine-et-Oise et de la Seine*	Aisne.
	Oise.
	Seine-et-Marne.
	Seine-et-Oise.
PONT-DE-VAUX	Ain.
RHÔNE A CETTE, y compris les canaux de Bourgidou, de Sylvéréal, du Carnon, du Grau de Carnon et de la Peyrade	Gard.
	Hérault.

VOIES NAVIGABLES.	DÉPARTEMENTS.
Rhône au Rhin	Côte-d'Or.
	Jura.
	Doubs.
	Belfort.
ROANNE A DIGOIN	Loire.
	Saône-et-Loire.
	Allier.
Roubaix	Nord.
Sauldre	Cher.
	Loir-et-Cher.
SEINE (HAUTE)	Aube.
	Marne.
SENSÉE	Pas-de-Calais.
	Nord.
SOMME	Aisne.
	Somme.
Vire et Taute	Manche.

RIVIÈRES ASSIMILÉES AUX CANAUX.

AA.	Pas-de-Calais.
	Nord.
ACHENEAU.	Loire-Inférieure.
Ain (*partie comprise dans le département du Jura*).	Jura.
Aisne *non canalisée* (*du barrage d'Evergnicourt aux écluses de Celles*).	Aisne.
AISNE canalisée (de l'aval des écluses de Celles à la bouche d'Oise).	Aisne.
	Oise.
ARC.	Savoie.
ARLY.	Savoie.
Authion.	Maine-et-Loire.
BAÏSE.	Gers.
	Lot-et-Garonne.
Bienne.	Jura.
BOULOGNE.	Loire-Inférieure.
BOURGET (Lac du) et canal de Savières.	Savoie.
Boutonne.	Charente-Inférieure.
Cher *canalisé, depuis Noyers jusqu'à la tête aval de l'écluse de Rochepinard à Tours*.	Loir-et-Cher.
	Indre-et-Loire.
CHÈRE.	Loire-Inférieure.
	Ille-et-Vilaine.
Couesnon.	Ille-et-Vilaine.
	Manche.
DON.	Loire-Inférieure.
Doubs.	Jura.
	Saône-et-Loire.
Douves.	Manche.
Dronne.	Gironde.
Drot.	Dordogne.
	Lot-et-Garonne.
	Gironde.
ERDRE.	Loire-Inférieure.
EURE.	Eure.
GRANDLIEU (Lac de).	Loire-Inférieure.
HAUTE-PERCHE.	Loire-Inférieure.
HÉRAULT.	Hérault.
ISLE, depuis Périgueux jusqu'à l'écluse de Laubardemont inclusivement.	Dordogne.
	Gironde.
Lawe.	Nord.
	Pas-de-Calais.
LEZ.	Hérault.
LOIR.	Sarthe.
	Maine-et-Loire.

VOIES NAVIGABLES.	DÉPARTEMENTS.	VOIES NAVIGABLES.	DÉPARTEMENTS.
RIVIÈRES ASSIMILÉES AUX CANAUX (Suite).			
LOIRE, entre l'écluse d'entrée en Loire de l'embranchement de Givry et l'entrée du port des usines de Fourchambault.	Cher.	OGNON.	Loire-Inférieure.
Loue.	Jura.	ORB.	Hérault.
Lys.	Pas-de-Calais.	OUDON.	Maine-et-Loire.
	Nord.	SAÔNE :	
Madeleine.	Manche.	1° *Entre Corre et Gray*.	Haute-Saône.
MAINE, du confluent de la Mayenne au Port-Meslet.	Maine-et-Loire.	2° Entre Gray et le Rhône. . . .	Haute-Saône.
MAINE (PETITE-).	Loire-Inférieure.		Côte-d'Or.
MARNE, depuis Couvrot jusqu'à la limite des départements de Seine-et-Oise et de la Seine.	Marne.		Saône-et-Loire.
	Aisne.		Ain.
	Seine-et-Marne.		Rhône.
	Seine-et-Oise.	SARTHE.	Sarthe.
MAYENNE.	Mayenne.		Maine-et-Loire.
	Maine-et-Loire.	SCARPE :	
Merderet.	Manche.	1° *Scarpe supérieure, entre Arras et le canal de la Sensée*.	Pas-de-Calais.
Moron..	Gironde.		Nord.
		2° Scarpe moyenne, entre le canal de la Sensée et le Fort de Scarpe.	

[illegible]	Saône-et-Loire.
Seine, *depuis l'embouchure du canal de la Haute-Seine, à Marcilly, jusqu'au pont de Montereau*	Aube. Marne. Seine-et-Marne.
Sélune	Manche.
Sèves	Manche.
SÈVRE NANTAISE	Loire-Inférieure.
Sienne	Manche.
TARN	Tarn. Haute-Garonne. Tarn-et-Garonne.
[illegible]	Loire-Inférieure.
Terrette	Manche.
Thouet	Maine-et-Loire.
Vanloue	Manche.
VENDÉE	Vendée.
VILAINE	Ille-et-Vilaine. Loire-Inférieure. Morbihan.
Vire	Manche. Calvados.
YONNE, entre Auxerre et Montereau	Yonne. Seine-et-Marne.

2e CATÉGORIE.

FLEUVES, RIVIÈRES ET CANAUX ASSIMILÉS

FLEUVES ET RIVIÈRES.

ADOUR	Landes. Basses-Pyrénées.
AFF	Morbihan.
AIN, partie comprise entre la limite des départements de l'Ain et du Jura et le confluent dans le Rhône	Ain.
ALLIER	Haute-Loire. Puy-de-Dôme. Allier. Nièvre. Cher.
ANDELLE	Eure.

VOIES NAVIGABLES.	DÉPARTEMENTS.	VOIES NAVIGABLES.	DÉPARTEMENTS.
FLEUVES ET RIVIÈRES (Suite).			
ANNECY (Lac d')	Haute-Savoie.	2° Depuis la tête aval de l'écluse de Rochepinard, à Tours, jusqu'au confluent dans la Loire.	Indre-et-Loire.
ARAN	Basses-Pyrénées.	CREUSE	Indre.
ARDANABIA	Basses-Pyrénées.		Indre-et-Loire.
ARDÈCHE	Ardèche.	DIVES	Calvados.
	Gard.	DORDOGNE	Corrèze.
ARIÈGE	Haute-Garonne.		Lot.
ARZ	Morbihan.		Dordogne.
AUBE	Aube.		Gironde.
	Marne.	DORE	Puy-de-Dôme.
AUTISE	Vendée.	ESCAUT	Nord.
BIDOUZE	Basses-Pyrénées.	FURANS	Ain.
BOUCAU (Vieux)	Landes.	GARDON	Gard.
BRIVET	Loire-Inférieure.	GARONNE	Haute-Garonne.
CHALARONE	Ain.		Tarn-et-Garonne.
CHARENTE	Charente.		Lot-et-Garonne.
	Charente-Inférieure.		Gironde.
CHER 1° Depuis sa sortie de la com-	Cher.		

ISÈRE	Isère.
	Drôme.
ISLE, depuis l'écluse de Laubardemont exclusivement jusqu'à la limite de la navigation fluviale	Gironde.
LAY	Vendée
LAYON	Maine-et-Loire.
LÉMAN (Lac)	Haute-Savoie.
LOIRE, à l'exception de la partie comprise entre l'écluse d'entrée en Loire de l'embranchement de Givry et l'entrée du port des usines de Fourchambault (Cher) qui est classée dans la 1re catégorie	Haute-Loire.
	Loire.
	Saône-et-Loire.
	Allier.
	Nièvre.
	Cher.
	Loiret.
	Loir-et-Cher.
	Indre-et-Loire.
	Maine-et-Loire.
	Loire-Inférieure.
LOIRET	Loiret.
LOT	Aveyron.
	Lot.
	Lot-et-Garonne.
LUY	Landes.
1° Entre Saint-Dizier (origine de la navigation) et Couvrot	Haute-Marne.
	Marne.
2° Depuis la limite des départements de Seine-et-Oise et de la Seine jusqu'à son embouchure	Seine.
MIDOUZE	Landes.
MIGNON	Charente-Inférieure.
	Deux-Sèvres.
NIVE	Basses-Pyrénées.
NIVELLE	Basses-Pyrénées.
OISE	Aisne.
	Oise.
	Seine-et-Oise.
ORNE	Calvados.
OUST non canalisée, entre le barrage de la Potinais et le confluent avec la Vilaine	Morbihan.
RHÔNE	Ain.
	Haute-Savoie.
	Savoie.
	Isère.
	Rhône.
	Loire.
	Ardèche.
	Drôme.

VOIES NAVIGABLES.	DÉPARTEMENTS.	VOIES NAVIGABLES.	DÉPARTEMENTS.
FLEUVES ET RIVIÈRES (Suite).			
Rhone (suite) :	Vaucluse.	Séran	Ain.
	Gard.		Deux-Sèvres.
	Bouches-du-Rhône.	Sèvre-Niortaise	Vendée.
Salat	Ariège.		Charente-Inférieure.
	Haute-Garonne.	Touques	Calvados.
Sambre	Nord.	Vèzère	Dordogne.
Seine, du pont de Montereau jusqu'à la limite de la navigation fluviale	Seine-et-Marne.	Vienne	Vienne.
	Seine-et-Oise.		Indre-et-Loire.
	Eure.		
	Seine-Inférieure.		
CANAUX ASSIMILÉS AUX FLEUVES ET RIVIÈRES.			
Navigation entre la Belgique et Paris. — Manicamp	Aisne.	Ourcq, depuis la limite des départements de Seine-et-Oise et de la Seine jusqu'à la Villette (jonction avec le canal St-Martin)	Seine.
Mons à Condé	Nord.	Saint-Denis	
Oise (Latéral à l')	Aisne.	Saint-Martin	
	Oise.	Saint-Maur	
Saint-Quentin	Nord.	Sainn-Maurice	
	Aisne.		
	Nord.		

TRAVERSÉES DES GRANDES VILLES.

Lyon. . .	Rhône.	Rhône.	Paris. . .	Marne, depuis la limite des départements de Seine-et-Oise et de la Seine jusqu'à son embouchure.
	Saône.			Seine, partie comprise dans le département de la Seine, plus les communes de Meudon, de Sèvres et de Saint-Cloud (Seine-et-Oise).
				Canal Saint-Denis.
				Canal Saint-Martin.
				Canal Saint-Maur.
				Canal Saint-Maurice.
				Canal de l'Ourcq, depuis la limite des départements de Seine-et-Oise et de la Seine jusqu'à la Villette (jonction avec le canal Saint-Martin.)

Fait à Paris, le 30 décembre 1884.

D. RAYNAL.

(N° 64)

[7 février 1885.]

Cumul de traitement. — Rappel d'instructions.

Monsieur le Préfet, M. le Ministre des Finances m'a adressé copie d'un référé de la Cour des comptes au sujet de la déclaration que tout fonctionnaire ou employé, jouissant de plusieurs traitements à la charge de différents services, est tenu de faire aux ordonnateurs respectifs.

Cette obligation résulte en effet des dispositions de l'article 116 du règlement du Ministère des Finances dans lequel il est dit en outre que les ordonnances ou mandats, expédiés au nom d'un titulaire de plusieurs emplois, doivent être *libellés* de manière à donner au Trésorier-Payeur général et à la *Cour des comptes* les moyens d'apprécier, sous tous les rapports, la position de la partie prenante, en ce qui concerne les dispositions des lois et règlements sur le cumul.

D'un autre côté, la nomenclature (même règlement. — Justifications communes) dispose que les états de traitements doivent contenir la déclaration des parties prenantes qu'elles ne remplissent aucun emploi et ne jouissent d'aucun traitement ou pension, et, dans le cas contraire, l'indication *précise* de ces traitements ou pensions.

Or, la Cour a constaté, notamment en ce qui concerne les services des Mines et des Ponts et Chaussées, que cette déclaration, dont la certification résulte de l'émargement des parties prenantes, n'était pas toujours exacte et que, dans certains cas, le contrôle a été mis *indirectement* sur la trace de *cumuls* dont les pièces ne témoignaient pas.

On conçoit les difficultés qu'offre le rapprochement des allocations accordées aux mêmes fonctionnaires sur des services différents, et il importe au Contrôle que les pieces lui fournissent toutes les indications propres à l'éclairer et que les certifications dont celles-ci sont revêtues, en ce qui concerne le cumul, soient toujours d'accord avec la réalité des faits.

Je vous prie en conséquence, Monsieur le Préfet, de vouloir bien veiller à la stricte exécution des prescriptions réglementaires ci dessus rappelées, afin de donner satisfaction à la juste réclamation de la Cour des comptes.

J'envoie un exemplaire de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
Pour le Ministre et par délégation :
Le Sous-Secrétaire d'État,
CH. BAÏHAUT.

(N° 65)

[16 février 1885.]

Conférences mixtes. — Intervention des Ingénieurs ordinaires et des Ingénieurs en chef des Mines pour l'instruction des affaires mixtes.

Monsieur l'ingénieur en chef, les articles 12 et 16 du décret du 16 août 1853 (*) ont désigné les fonctionnaires des diverses administrations qui devaient prendre part aux conférences de la commission mixte des travaux publics ; en vertu de ces dispositions, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées étaient seuls chargés de l'instruction des affaires intéressant les divers services du Ministère des Travaux publics, et les Ingénieurs des Mines n'avaient pas qualité pour intervenir dans les travaux de cette commission, lors même que les affaires traitées ressortissaient spécialement à leur service.

Il a été reconnu que cette situation présentait de sérieux inconvénients ; aussi, à la suite d'un accord survenu entre les Ministres de la Guerre et des Travaux publics, il fut décidé (circulaire du Ministre des Travaux publics du 10 avril 1880) (**) que les Ingénieurs en chef des Mines chargés d'un service de contrôle de l'exploitation des chemins de fer auraient qualité pour intervenir au deuxième degré dans les conférences auxquelles les Ingénieurs des Ponts et Chaussées placés sous leurs ordres auraient participé au premier degré.

Cette décision, qui avait pour effet de modifier en partie les dispositions du décret du 16 août 1853, ne pouvait avoir toutefois qu'un caractère provisoire.

Elle vient d'être sanctionnée et complétée par un décret rendu,

---

(*-**) Voir *Annales* 1853, p. 345 et 1880, p. 526.

le Conseil d'État entendu, à la date du 12 décembre 1884, sur la proposition de M. le Ministre de la Guerre, et conformément à la demande de mon département.

En vertu de ce décret, qui a pour objet de remplacer les articles 12 et 16 du décret du 16 août 1853 par de nouvelles dispositions, les Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées conservent l'instruction au premier degré des affaires mixtes concernant le Ministère des Travaux publics, mais dans le cas seulement où celles-ci ne sont pas du ressort exclusif du service des Mines.

D'un autre côté, les ingénieurs ordinaires des Mines sont exclusivement chargés de l'instruction au premier degré des affaires se rapportant :

1° Aux canaux et aux chemins de fer modifiant le relief du sol, à exécuter dans l'intérieur du périmètre des concessions minières ;

2° Aux canaux, chemins de fer, routes nécessaires aux mines et travaux de secours tels que puits ou galeries destinés à faciliter l'aérage et l'écoulement des eaux, à exécuter en dehors du périmètre des concessions.

Enfin, l'instruction au deuxième degré est confiée aux Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées, tant en ce qui concerne leur service habituel que celui de l'hydraulique agricole, et aux Ingénieurs en chef des Mines pour toutes les affaires mixtes spécifiées ci-dessus, comme étant de la compétence des Ingénieurs ordinaires de ce service, et, en outre, pour les questions relatives à la construction des voies ferrées et de leurs accessoires, dans tous les cas où ils se trouvent être Ingénieurs en chef du contrôle des lignes examinées.

Je vous invite, M. l'Ingénieur en chef à tenir compte de ces nouvelles dispositions lors de l'instruction des affaires mixtes.

Vous trouverez ci-jointes, pour vous et pour MM. les Ingénieurs placés sous vos ordres, des ampliations du décret du 12 décembre 1884.

Recevez, Monsieur l'Ingénieur en chef, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
D. RAYNAL.

N° 1. *Rapport au Président de la République française, sur les modifications à apporter à la réglementation des travaux mixtes.*

Paris, le 12 décembre 1884.

Monsieur le Président, la réglementation des travaux mixtes, basée sur les dispositions de la loi du 7 avril 1851, est actuellement régie par les deux décrets des 16 août 1853 et 8 septembre 1878 qui déterminent la composition et les attributions de la commission mixte des travaux publics, ainsi que la procédure à suivre pour l'instruction des projets soumis à son examen. Les prescriptions de ces décrets sont à maintenir dans leur ensemble. Il a paru toutefois nécessaire d'apporter aux articles 12 et 16 du décret du 16 août 1853 et à l'article 3 du décret du 8 septembre 1878, des modifications qui se justifient par les considérations suivantes :

L'article 12 du décret du 16 août 1853 énumère les fonctionnaires qui ont qualité pour participer aux conférences mixtes au premier degré et ceux qui sont admis à présenter, dans ces conférences, leurs observations sur le projet examiné. Aux termes de cet article, l'instruction des affaires mixtes concernant le Ministère des Travaux Publics est exclusivement confiée aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Il n'y aurait cependant que des avantages à charger les Ingénieurs des Mines du soin de représenter l'administration supérieure dans les conférences mixtes relatives aux travaux de Mines, puisque ces Ingénieurs sont déjà chargés de l'instruction de ces mêmes affaires, lorsqu'elles doivent être soumises à l'enquête d'utilité publique, par application de la loi du 27 juillet 1880, substituée à celle du 10 avril 1810 qui régissait les concessions minières. Il a paru utile, en conséquence, de désigner explicitement les Ingénieurs des Mines au nombre des fonctionnaires pouvant représenter au premier degré le Ministère des Travaux Publics.

Les changements survenus dans les attributions des divers départements ministériels, et dans les dénominations ou fonctions du personnel qui en relève, ont motivé les autres modifications apportées à ce même article 12.

Dans cet ordre d'idées, les receveurs des domaines pourront [illegible]e suppléés par les employés supérieurs de cette administration, [illegible]'exclusion du directeur qui fait partie des conférents du [illegible]ixième degré. Les désignations de « sous-inspecteurs et gardes [illegible]néraux des forêts, chefs de cantonnement » sont remplacées [illegible] celles « d'inspecteurs, d'inspecteurs adjoints et de gardes

généraux » qui sont en concordance avec l'organisation actuelle du service des forêts.

Les fonctionnaires de ce service et les Ingénieurs des Ponts et Chaussées chargés des travaux de l'hydraulique agricole sont d'ailleurs rattachés au Ministère de l'Agriculture.

Conformément à la demande de M. le Ministre des Finances, on a admis, en outre, les chefs des services locaux des douanes et des contributions indirectes au nombre des fonctionnaires qui pourront être entendus dans les conférences mixtes.

Le remaniement de l'article 12 du décret du 16 août 1853 a nécessairement entraîné celui de l'article 16 du même décret, dans lequel sont énumérés les directeurs de services qui doivent concourir à l'examen du second degré des diverses affaires mixtes.

Les Ingénieurs en chef des Mines devront intervenir pour toutes les affaires spécifiées comme étant au premier degré de la compétence des Ingénieurs ordinaires de ce service, et, en outre, pour les questions relatives à la construction des voies ferrées et de leurs accessoires, dans tous les cas où ils se trouvent être Ingénieurs en chef du contrôle des lignes examinées.

Dans ce même article, les conservateurs des forêts sont substitués aux Inspecteurs qui font désormais partie des conférents au premier degré.

Enfin les travaux destinés exclusivement à faciliter les exploitations minières et qui peuvent bénéficier de la déclaration d'utilité publique, par application des nouvelles dispositions de la loi du 27 juillet 1880, devront rentrer dans la compétence de la commission mixte des travaux publics toutes les fois qu'ils seront projetés dans l'étendue de la zone frontière ; on a donc complété l'énumération donnée par l'article 3, § 1, du décret du 8 septembre 1878, en y ajoutant les travaux énoncés dans l'article 44 de la loi sur les concessions minières.

Telles sont les modifications ou additions qu'il a paru nécessaire de faire subir aux décrets des 16 août 1853 et 8 septembre 1878 portant règlement d'administration publique.

J'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien les rendre exécutoires en revêtant de votre signature le décret ci-joint dont le texte a été examiné et approuvé par le Conseil d'État dans sa séance du 28 mai dernier.

Veuillez agréer, Monsieur le Président l'hommage de mon respectueux dévouement.

Le Ministre de la Guerre,
Signé : E. CAMPENON.

N° 2. *Décret modifiant les articles 12 et 16 du décret du 16 août 1853, et l'article 3 du décret du 8 septembre 1878, concernant l'instruction et la réglementation des travaux mixtes.*

Paris, le 12 décembre 1884.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre de la Guerre,

Vu la loi du 7 avril 1851, relative à la délimitation de la zone frontière et à la compétence de la commission mixte des travaux publics ;

Vu le décret du 16 août 1853, rendu en exécution de cette loi ;

Vu le décret du 8 septembre 1878, relatif aux mêmes objets;

Vu l'article 44 de la loi du 21 avril 1810 sur les Mines, modifiée par la loi du 27 juillet 1880 ;

Vu les avis des Ministres de l'Intérieur, des Travaux Publics, de l'Agriculture, des Finances, de la Marine et des Colonies;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les articles 12 et 16 du décret du 16 août 1853 sont remplacés par les dispositions suivantes :

Art. 12. — Les chefs des divers services publics, chargés exclusivement de l'instruction au premier degré des affaires mixtes, sont dans leurs arrondissements respectifs :

Pour le Ministère de la Guerre :

Les chefs du génie en tout ce qui a trait aux intérêts de la défense ou au service de l'armée de terre, à l'exception des établissements spéciaux dont la construction est dévolue à l'artillerie ;

Les commandants et les sous-directeurs de l'artillerie de terre, relativement : 1° aux établissements spéciaux que cette arme est chargée de faire construire ou d'entretenir ; 2° à l'assiette, au relief et à l'armement des forts en mer, des batteries de côtes et des parties de fortifications qui ont vue sur la mer ou sur les mouillages, les rades, les passes, les hâvres et les ports militaires ou de commerce, quel que soit le service qui doit les armer.

Pour le Ministère des Travaux Publics :

Les Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées, chacun dans les limites du service dont il est chargé, en ce qui concerne :

1° Les voies de communication par terre et par eau;

2° Les ports maritimes, de commerce et leurs accessoires;

3° Les usines et autres objets dépendant de ce ministère, qui ne sont pas du ressort exclusif du service des Mines;

4° Les marais salants et le domaine public maritime.

Les Ingénieurs ordinaires des Mines, en ce qui concerne :

1° Les canaux et les chemins de fer modifiant le relief du sol, à exécuter dans l'intérieur du périmètre des concessions minières;

2° Les canaux, les chemins de fer, les routes nécessaires aux Mines et les travaux de secours, tels que puits ou galeries destinés à faciliter l'aérage et l'écoulement des eaux, à exécuter en dehors du périmètre des concessions.

Pour le Ministère de l'Agriculture :

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées chargés du service hydraulique, à l'égard des cours d'eau dépendant de ce service, des lacs, étangs et marais, et des canaux d'irrigation et de submersion;

Les inspecteurs, inspecteurs adjoints et les gardes généraux des forêts, à l'égard :

1° Des chemins forestiers;

2° Des défrichements de bois et de forêts.

Pour le Ministère de l'Intérieur.

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées chargés du service des arrondissements territoriaux, à l'égard :

1° Des chemins vicinaux et des chemins ruraux;

2° Des rues des villes;

3° Des passages des portes.

Pour le Ministère de la Marine :

L'officier de la marine militaire chargé de diriger les mouvements du port, ou, s'il n'y en a pas dans la localité, un autre officier de marine désigné par le préfet maritime, en tout ce qui concerne : 1° l'assiette, le relief et l'armement des forts en mer, des batteries de côtes et des parties de fortifications ayant vue sur la mer ou sur les mouillages, les rades, les passes, les hâvres et les ports militaires ou de commerce, quel que soit le service qui doit les armer; 2° l'établissement, l'amélioration ou le déplacement, au

point de vue nautique, des phares, des fanaux et des amers, quelle que soit l'administration chargée des travaux;

Un officier d'artillerie de marine, désigné par le directeur de cette arme, en ce qui a trait : 1° aux établissements spéciaux de l'artillerie de mer; 2° à l'assiette, au relief et à l'armement des forts en mer, des batteries de côtes et des parties de fortifications ayant vue sur les rades intérieures, les passes ou les ports militaires, quand ces ouvrages doivent être armés par le département de la marine.

Un ingénieur des Ponts et Chaussées, attaché au service des travaux hydrauliques et des bâtiments civils de la marine et désigné par le directeur de ce service, relativement :

1° Aux ouvrages, aux bâtiments et aux constructions de la marine élevés sur la terre ferme ou fondés en mer, tant dans les rades et ports militaires que dans les autres établissements dépendant de ce service;

2° Aux enrochements et aux bases des forts et autres ouvrages à fonder en mer pour la défense de ces rades et de ces ports;

3° A l'assiette des fortifications destinées à enceindre des arsenaux, et autres établissements maritimes, en tant qu'elle peut avoir de l'influence sur l'étendue ou sur les limites de ces établissements;

4° A l'établissement de jetées, d'écluses de navigation et de chasse, et autres ouvrages maritimes dépendant du Ministère des Travaux Publics;

5° A la concession de lais ou de relais de la mer, d'enrochements, d'endiguements ou autres travaux à la mer ou sur le rivage.

Pour le Ministère des Finances :

Les inspecteurs, les sous-inspecteurs ou les receveurs des domaines, en ce qui concerne les concessions de lais de mer et autres dépendances du domaine de l'État.

A moins d'une délégation spéciale, nul ingénieur et nul officier ne peut opérer que dans l'étendue du territoire qui est affecté à son arrondissement de service.

Quand il y a doute sur la question de savoir si un fort en mer ou une batterie de côtes sera armé par le département de la guerre ou par celui de la marine, le commandant de l'artillerie de terre et l'officier d'artillerie de marine prennent simultanément part à l'instruction de l'affaire.

En cas d'empêchement, les chefs de chaque service sont rem-

placés par les officiers ou les ingénieurs désignés à cet effet.

Dans aucun cas, ne sont admis à faire l'instruction d'une affaire mixte :

Les adjoints du génie et les gardes d'artillerie, même quand ils sont seuls dans une place ;

Les Élèves-Ingénieurs et les Conducteurs des Ponts et Chaussées, à moins qu'il ne soient chargés en titre d'un arrondissement de service ;

Les conducteurs des travaux maritimes.

Sont entendus dans les conférences sur les travaux mixtes, tant pour fournir les explications nécessaires que pour présenter et formuler les observations ou les adhésions qu'ils jugent convenables :

Les délégués des commissions spéciales de la marine dans les ports militaires ;

Les Ingénieurs ou les représentants des compagnies ;

Les syndics des associations pour travaux d'irrigation, de dessèchement et des marais salants ;

Les agents voyers des départements et des communes ;

Les architectes des villes ;

Les maires et leurs adjoints ;

Les chefs des services locaux des douanes et des contributions indirectes.

L'instruction au premier degré d'une affaire mixte a lieu dès l'époque de la rédaction primitive des projets.

Toutefois, l'officier ou l'Ingénieur que l'affaire concerne spécialement, ne peut provoquer de conférence qu'autant qu'il en a reçu l'ordre ou obtenu l'autorisation de son chef. Tout Ingénieur ou tout officier appelé à une conférence doit y prendre part immédiatement.

Art. 16. — L'instruction au deuxième degré des affaires mixtes est faite, suivant les cas, par :

Les directeurs du génie ;

Les directeurs d'artillerie de terre ;

Les Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées, tant en ce qui concerne leur service habituel que celui de l'hydraulique agricole ;

Les Ingénieurs en chef des Mines pour toutes les affaires spécifiées à l'article 12 comme étant de la compétence des Ingénieurs ordinaires de ce service, et, en outre, pour les questions relatives à la construction des voies ferrées et de leurs accessoires, dans tous les cas où ils se trouvent être Ingénieurs en chef du contrôle des lignes examinées ;

Les majors généraux de la marine dans les ports militaires;

Les directeurs d'artillerie de marine ;

Les directeurs des travaux hydrauliques et des bâtiments civils de la marine ;

Les conservateurs des forêts ;

Les directeurs des domaines.

Aussitôt que ces fonctionnaires ont reçu des officiers, ingénieurs et agents sous leurs ordres, les pièces relatives à l'instruction d'une affaire au premier degré, ils les visent et échangent mutuellement leurs observations et leurs apostilles,

Si l'un d'eux réclame exceptionnellement une conférence, elle a lieu sans aucun retard, et il est procédé alors d'une manière analogue à celle prescrite pour l'instruction au 1er degré.

Les dossiers de l'affaire contenant chacun les avis des fonctionnaires ci-dessus dénommés, sont transmis respectivement aux divers Ministres que l'affaire concerne ; les préfets des départements et les préfets maritimes auxquels sont adressés les dossiers des Ponts et Chaussées et de la Marine y consignent leurs opinions et leurs propositions.

Art. 2. — Outre les travaux énumérés dans l'article 3, § 1er, premier aliéna du décret du 8 septembre 1878, les lois et règlements sur les travaux mixtes et la compétence de la commission mixte s'appliquent encore aux canaux et chemins de fer modifiant le relief du sol à exécuter dans l'intérieur du périmètre des concessions minières, ainsi qu'aux canaux, chemins de fer et routes nécessaires à la mine et aux travaux de secours, tels que puits et galeries destinés à faciliter l'aérage et l'écoulement des eaux, à exécuter en dehors de ce périmètre.

Art. 3. — Les Ministres de la Guerre, de la Marine et des Colonies, des Travaux Publics, de l'Agriculture, de l'Intérieur et des Finances sont chargés, chacun en ce qui concerne, de l'exécution du présent décret qui sera inséré au *Journal officiel* et au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 12 décembre 1884.

Signé : Jules GRÉVY.

Par le Président de la République :

Le Ministre de la Guerre,

Signé : E. Campenon.

(N° 66)

[13 janvier 1885.]

Décret portant rectification de l'état descriptif n° 2 annexé au décret du 8 septembre 1878 (*) sur la zone frontière et les travaux mixtes.

Le Président de la République française,

Vu la loi du 7 avril 1851 (**) et les décrets des 16 août 1853 (***) et 8 septembre 1878 (****), relatifs à la délimitation de la zone frontière et à la réglementation des travaux mixtes;

Sur le rapport du Ministre de la Guerre,

Décrète :

Art. 1er. — L'état descriptif n° 2 annexé au décret du 8 septembre 1878 et portant désignation des limites des territoires réservés de la zone frontière, sera modifié ainsi qu'il suit :

Département de l'Aisne. — Avant-dernier alinéa, au lieu de : *Route nationale n° 39, de Marle à Valenciennes*, mettre : *Route nationale n° 39, de Montreuil à Mézières.*

Département des Ardennes. — Deuxième aliéna, même rectification que ci-dessus.

Sixième alinéa, au lieu de : *Route départementale n° 9, d'Auvillers à Brunhamel*, mettre : *Route départementale n° 6, des crêtes de Poix à la route nationale n° 46.*

Art. 2. Le ministre de la guerre est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

JULES GRÉVY.

Par le Président de la République :

Le Ministre de la guerre,

LEWAL.

(*) Voir *Annales* 1879, p. 651.

(**-****) Voir *Annales* 1851, p. 161, 1853, p. 345 et 1879, p. 651.

(N° 67)

[23 février 1885].

Rapports mensuels.

Monsieur l'Inspecteur Général, aux termes de la circulaire ministérielle du 15 octobre 1881 (*), les Ingénieurs en chef du Contrôle et les Inspecteurs principaux de l'Exploitation commerciale doivent adresser *directement* au Ministre leurs rapports sur les plaintes en matière d'exploitation de chemin de fer.

En vue de réduire autant que possible le travail d'écriture de ces fonctionnaires, j'ai décidé qu'à l'avenir les tableaux analytiques des plaintes seront seuls transmis à l'Administration supérieure, avec les rapports mensuels, et que les dossiers des plaintes seront conservés dans les bureaux des Inspecteurs Généraux du Contrôle.

Je vous prie de porter ces dispositions à la connaissance des fonctionnaires placés sous vos ordres.

Veuillez m'accuser réception de la présente circulaire.

Je vous serai d'ailleurs obligé de me faire connaître en même temps qu'elles sont les instructions qui ont été données dans votre service ; soit par vous, soit par vos prédécesseurs, pour faire dresser en plusieurs expéditions, par les Commissaires de surveillance administrative, les Inspecteurs et les Ingénieurs, les diverses pièces et rapports nécessaires à l'établissement des rapports mensuels, ou devant être joints à ces envois périodiques.

Recevez, Monsieur l'Inspecteur Général, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
Pour le Ministre et par autorisation
Le Conseiller d'État.
Directeur des chemins de fer,
signé : G. Cendre.

(*) Voir *Annales* 1881, p. 1346.

PERSONNEL.

(N° 68)

Février 1885.

I. — INGÉNIEURS.

1° CONGÉ.

Arrêté du 3 février 1885. — Une prolongation de congé de trois mois sans traitement est accordée pour affaires de famille à M. **Bergès**, Ingénieur ordinaire de 3e classe.

2° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 9 février 1885. — M. **Revol** (Scipion), Ingénieur en Chef de 2e classe, mis en congé renouvelable par arrêté du 6 décembre 1879 pour entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest en qualité de Sous-chef de l'entretien et de la surveillance, à la résidence de Paris, est maintenu dans cette situation.

Arrêté du 19 février — M. **Morlière** (Élie), Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de l'Ouest, en qualité d'Ingénieur en Chef de l'entretien et de la surveillance de la voie.

3° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Law de Lauriston** Ingénieur ordinaire de 2e classe.	19 février 1885.
M. **Ponchon** (Laurent), Sous-Ingénieur.	1er mars 1885.
M. **Cartier** (Jean), Sous-Ingénieur.	1er mars 1885.

4° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Leclerc, Inspecteur Général de 2e classe, en retraite.	1er février 1885.
M. Lenclud (Auguste), Ingénieur en Chef de 2e classe.	8 février 1885.

5° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 26 janvier 1885. — Le nombre des arrondissements d'Ingénieur ordinaire entre lesquels est réparti le service des Ponts et Chaussées du département de la Sarthe, est réduit de trois à deux.

Ces deux arrondissements sont constitués comme il suit :

1° Service ordinaire — Arrondissement du Sud;

Chemins de fer et tramways départementaux :

M. Harel de la Noë, Ingénieur ordinaire de 1re classe, au Mans.

2° Service ordinaire — Arrondissement du Nord;

Service hydraulique et surveillance de la pêche du département;

3° Arrondissement (ligne de Sablé à Sillé-le-Guillaume) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef Étienne;

2° Arrondissement de la 2e section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest;

3° Arrondissement du service de la navigation de la Mayenne et annexes;

Chemins de fer et tramways départementaux :

M. Nanot, Ingénieur ordinaire de 3e classe, au Mans.

L'emploi d'Ingénieur actuellement confié, à la résidence de Mamers, à M. Florent (Vincent), est supprimé.

Arrêté du 3 février. — Le 4e arrondissement du service du canal de Berry, vacant par suite du départ de M. Raby, est supprimé.

L'Ingénieur en Chef du canal est provisoirement chargé des études de la rigole navigable de Moulins à Sancoins qui composaient cet arrondissement.

Idem. — Le service des études du chemin de fer de Laqueuille au Mont-Dore (MM. Gautié, Ingénieur en Chef et Boutteville, Ingénieur ordinaire à Clermont-Ferrand) est supprimé.

M. Gautié reste chargé de la conservation des archives de ce service.

Arrêté du 9 février. — Le contrôle des travaux du chemin de fer de Clermont à Tulle — section de Clermont au Chavanon — et de l'embranchement d'Eygurande à Largnac — section d'Eygurande à Confolent — est distrait du 2e arrondissement du service de chemins de fer de M. l'Ingénieur en Chef **Gautié** (M. **Ponchon**, Sous-Ingénieur à Clermont, admis à la retraite) et rattaché au 1er arrondissement du service (M. **Boutteville**, Ingénieur ordinaire à la même résidence).

Par suite de cette mesure, le 2e arrondissement du service de M. Gautié est réduit aux études des lignes de :

Saint-Éloi à Pauniat avec raccordement des Gouttières à Létrade, sur la ligne de Montluçon à Eygurande,

Vichy à Cusset ;

Le 2e arrondissement ainsi réorganisé est rattaché aux attributions de M. **Tavéra**, Ingénieur ordinaire à Clermont-Ferrand.

Idem. — Le 1er arrondissement de la 4e section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans est distrait des attributions de M. **Tavéra**, Ingénieur ordinaire à Clermont-Ferrand, et rattaché à celles de M. **Boutteville**, Ingénieur ordinaire à la même résidence.

Idem. — M. **Heurtault** (Eugène), Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence du Puy, au service ordinaire du département de la Haute-Loire et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Nicou**, est chargé, à la résidence de Cahors, du 1er arrondissement (lignes de Cahors à Capdenac, de Montauban à Brive — section de Montauban à Cahors — et de Cahors à Moissac) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lanteirès** en remplacement de M. **Lacaze**, décédé.

Idem. — M. **Fleureau** (Gilbert), Ingénieur ordinaire de 3e classe en congé sans traitement est attaché, à la résidence du Puy, au service ordinaire du département de la Haute-Loire (arrondissement du Puy-Est) et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Nicou** — 1er arrondissement (Études de la ligne de Mende au Puy — section de Langogne au Puy) en remplacement de M. **Heurtault**.

Arrêté du 13 février. — M. **Cheysson** (Émile), Ingénieur en Chef de 1re classe Directeur des Cartes, Plans et Archives et de la statistique graphique à l'Administration centrale (Direction supprimée) est chargé de la 3e section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest (ligne d'Auteuil et embranchement du Champs-de-Mars ; lignes de ceinture intérieure, de grande cein-

ture de Paris et annexes) en remplacement de M. de Villiers du Terrage promu au grade d'Inspecteur Général.

Arrêté du 13 février. — M. Cheysson (Émile), Ingénieur en Chef de 1re classe est nommé Professeur du cours d'Économie politique à l'École nationale supérieure des Mines.

Idem. — M. de Villiers du Terrage nommé Inspecteur général des Ponts et Chaussées à dater du 16 janvier 1885 et chargé de la Direction du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, reste spécialement chargé du Contrôle des travaux et de la liquidation des lignes ci-après désignées, actuellement livrées à l'exploitation ou sur le point de l'être, savoir :

Contrôle de travaux :

Lignes de : Barentin à Duclair et à Caudebec,
— Beuzeville à Lillebonne et à Port-Jérôme,
— Sottevast à Coutances ;

Études et travaux (liquidation.)

Lignes de : Raccordement des gares de Saint-Germain-en-Laye,
— Palaiseau à Villeneuve-Saint-Georges,
— L'Étang-la-Ville à Saint-Cloud,
— Ceinture de Paris rive gauche (gares de Grenelle et de Gentilly).

Par suite des dispositions ci-dessus, le nombre des arrondissements du service de chemins de fer de M. de Villiers du Terrage est réduit de sept à quatre constitués de la manière suivante :

1er *Arrondissement :*

Ligne de Palaiseau à Villeneuve-Saint-Georges.
M. Guiard (Georges), Ingénieur ordinaire de 1re classe à Paris.

2e *Arrondissement :*

Lignes de : Raccordement des gares de Saint-Germain-en-Laye,
— L'Étang-la-Ville à Saint-Cloud,
— Ceinture de Paris rive gauche gares de (Grenelle et de Gentilly).
M. Luneau (Édouard), Ingénieur ordinaire de 1re classe à Paris.

3e *Arrondissement* :

Lignes de : Barentin à Duclair et à Caudebec,
— Beuzeville à Lillebonne et à Port-Jérôme.

M. **Lechalas** (Georges), Ingénieur ordinaire de 1re classe à Rouen.

4e *arrondissement.*

Ligne de Sottevast à Coutances N..... à Cherbourg.

Arrêté du 13 *février.* — Les lignes de Rambouillet à un point à déterminer de la ligne de Pontoise à Gisors, d'Etampes à Melun (Etudes); de ou près Argenteuil à ou près Mantes (Contrôle des études), actuellement comprises dans les attributions de M. **de Villiers du Terrage**, sont rattachées au service de chemins de fer confié à M. **Rousseau** (Ernest), Ingénieur en Chef à Versailles.

Par suite des dispositions ci-dessus, le nombre des arrondissements d'Ingénieur ordinaire du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Rousseau**, est porté de quatre à sept.

Les trois nouveaux arrondissements sont constitués de la manière suivante :

5e *arrondissement.*

Ligne de ou près Argenteuil à ou près Mantes (Contrôle des études),

M. **Luneau** (Edouard), Ingénieur ordinaire de 1re classe à Paris.

6e *arrondissement.*

Ligne d'Etampes à Melun (Etudes).

M. **Regimbeau** (Paul), Ingénieur ordinaire de 3e classe à Corbeil.

7e *arrondissement.*

Ligne de Rambouillet à un point à déterminer sur la ligne de Pontoise à Gisors (Etudes).

M. **Lesecq-Destournelles**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Mantes.

Idem. — Les lignes ci-après désignées, comprises dans les attributions de M. **de Villiers du Terrage**, sont rattachées au service spécial de chemins de fer confié à M. **Demouy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris :

Études :

Raccordement entre la ligne de ceinture (rive gauche) et celle de Paris à Auneau,

Raccordement entre la ligne de ceinture (rive gauche) et celle du Pont de l'Alma à Courbevoie ;

Contrôle de travaux :

Lignes du pont de l'Alma à Courbevoie et d'Auteuil à Boulogne.

Par suite des dispositions ci-dessus, le nombre des arrondissements d'Ingénieur ordinaire du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Demouy**, est porté de dix à douze.

Les deux nouveaux arrondissements sont constitués de la manière suivante :

11e *arrondissement.*

Etudes des : Raccordement entre la ligne de ceinture (rive gauche) et celle de Paris à Auneau,

Raccordement entre la ligne de ceinture (rive gauche) et celle du Pont de l'Alma à Courbevoie.

M. Luneau (Edouard), Ingénieur ordinaire de 1re classe à Paris.

12e *arrondissement :*

Contrôle de travaux des lignes du pont de l'Alma à Courbevoie et d'Auteuil à Boulogne.

M. Jozan (André), Ingénieur ordinaire de 2e classe à Paris.

Arrêté du 13 *février.* — Les études et le Contrôle des études des chemins de fer métropolitains, actuellement confiés à M. **de Villiers du Terrage**, sont rattachés aux attributions de M. **Lax**, Ingénieur en Chef chargé du service ordinaire du département de la Seine.

M. Guiard (Georges), Ingénieur ordinaire de 1re classe à Paris, continuera d'être attaché au service des chemins de fer métropolitains qui forment l'arrondissement unique du nouveau service de M. l'Ingénieur en Chef **Lax**.

Arrêté du 16 *février.* — M. **Daujon** (Auguste), Ingénieur ordinaire de 3e classe chargé du service ordinaire et du service maritime de l'arrondissement de Royan est attaché au service ordinaire de la circonscription de Constantine arrondissement du Nord — et au

Contrôle de l'exploitation du chemin de fer de Constantine à Sétif — section de Constantine à Télergma, en remplacement de M. **Pelletreau**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

II. CONDUCTEURS.

1° SERVICE DÉTACHÉ.

2 *février* 1885. — M. **Muraccioli** (Pierre), Conducteur de 4e classe mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies par arrêté du 5 décembre 1884, pour occuper un emploi de son grade au service de l'Administration pénitentière à la Guyane, est désigné pour être employé dans le service des travaux publics de la Cochinchine.

2° CONGÉS.

9 *février* 1885. — M. **Le Brun** (Jules), Conducteur de 3e classe en congé sans traitement est maintenu dans cette situation pendant une nouvelle période d'un an.

16 *février*. — M. **Petitdidier** (Sylvestre), Conducteur de 3e classe en retrait d'emploi est mis en congé sans traitement.

Idem. — M. **Appy** (Félix), Conducteur de 4e classe en congé renouvelable de cinq ans est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

16 *février* 1885. — M. **Miot** (Henri), Conducteur de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à continuer de remplir les fonctions de Chef de division à la Préfecture du département de la Vienne.

19 *février*. — M. **Trousset** (Joseph), Conducteur de 2e classe précédemment attaché au service ordinaire du département du Gers, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans pour raisons de santé.

25 *février*. — M. **Carteron** (Laurent), Conducteur de 2e classe détaché au service des Travaux publics du Sénégal, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à

entrer au service des travaux du Gouvernement de la République Argentine.

4° DISPONIBILITÉ.

3 *février* 1885. — **M. Bernard** (Victor), Conducteur de 3e classe en disponibitité avec demi-traitement pendant un an pour raisons de santé, est maintenu dans cette situation pendant une nouvelle période de six mois.

5° DÉMISSION.

23 *février* 1885. — Est acceptée la démission de **M. Thomas** (Édouard), Conducteur de 4e classe attachée au service ordinaire du département de Loir-et-Cher.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. David (Aimé), Conducteur principal, Loire-Inférieure, service maritime.	28 mars 1885.
M. Bourthoumieux (Gustave), Conducteur principal, Maine-et-Loire, service ordinaire. . . .	29 mars 1885.

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Sanchez (Joseph), Conducteur de 4e classe, Oran, service ordinaire.	3 août 1882.
M. Guilloird (Auguste), Conducteur de 2e classe, Ille-et-Vilaine, service de la construction du chemin de fer de Mayenne à Fougères	19 janvier 1885.
M. Brégère (Antoine), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement	27 janvier 1885.
M. Cerni (Philippe), Conducteur de 1re classe, Ariège, service ordinaire.	9 février 1885.

8° DÉCISIONS DIVERSES.

3 *février* 1885. — **M. Merlet** (Fronton), Conducteur de 2e classe attaché dans le département de la Charente, au service des études du canal de la Garonne à la Loire, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — **M. Valois** (Émile), Conducteur de 3e classe attaché, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lefebvre**,

passe du département de la Dordogne, dans le département de la Vienne.

3 *février*. — M. **Chastres** (Gérand), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département de la Corrèze, passe, dans le département du Var, au service des études et travaux du chemin de fer de Draguignan à Cagnes.

9 *février*. — M. **Bouteron** (Léon), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Lot, au service de la construction du chemin de fer de Montauban à Brive, passe, dans le département de la Gironde, au service de la construction du chemin de fer de Cavignac à Bordeaux.

Idem. — M. **Couget** (Jean), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département des Landes, passe au service de la construction du chemin de fer de Dax à Saint-Sever, même département.

Idem. — M. **Lemeunier** (Alfred), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Calvados, au service de la construction du chemin de fer de Dives à Deauville, passe, dans le département de l'Eure, au service des études et travaux du chemin de fer de Pont-Audemer à Quetteville.

Idem. — M. **Simon** (Henri), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Haute-Marne, au service du canal de la Marne à la Saône, passe au service ordinaire du département de Saône-et-Loire.

16 *février*. — M. **Géneau** (Émile), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Nord, au service de la construction du chemin de fer de Valenciennes au Cateau, passe au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, même département.

Idem. — M. **Foissotte** (Amédée), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Haute-Saône, au service du canal de Montbéliard à la Haute-Saône, passe, dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Philippeville.

Idem. — M. **Finily** (Marius), Conducteur de 3e classe en congé sans traitement est remis en activité et attaché, dans le département des Alpes-Maritimes, au service des études et travaux de la ligne de Saint-André à Nice.

23 *février*. — M. **Malenfant** (Ferdinand), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de la Sarthe, passe au service ordinaire du département de Loir-et Cher.

Idem. — M. **Robert** (Réné), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide, passe au service

de la construction du chemin de fer de Monastier à Mende, même département.

23 février. — M. **Donnadieu** (Jean), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Lozère, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lefranc**, passe au service ordinaire du département de la Savoie.

Idem. — M. **Firmery** (Auguste), Conducteur de 3e classe en congé renouvelable au service de la Compagnie Française de desséchement du lac Copaïs en Grèce, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Oise.

Idem. — M. **Revaux** (Louis), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, passe au service ordinaire du département de l'Indre.

Idem. — M. **Miest** (Édouard), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine, au service du Canal du Nord sur Paris, passe au service ordinaire du département de Loir-et-Cher.

Idem. — M. **Vidal** (Lucien), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Hérault, au service des études et travaux du chemin de fer de Mazamet à Bédarieux, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Dagron** (Hippolyte), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département de la Sarthe, passe au service ordinaire du département de la Vienne.

L'Éditeur-Gérant : DUNOD.

Paris. — Typographie J. LECLERC, 14, rue Delambre.

DÉCRET.

(N° 69)

[3 octobre 1883.]

Décret autorisant la Chambre de Commerce de Calais : 1° à contracter un emprunt pour travaux d'outillage du port de cette ville; 2° à établir un droit de tonnage destiné à garantir ledit emprunt.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre du Commerce ;

Vu la lettre du président de la Chambre de Commerce de Calais, du 8 novembre 1882, ayant pour objet d'obtenir : 1° l'autorisation de contracter un emprunt pour travaux d'outillage du port de cette ville ; 2° l'établissement d'un droit de tonnage destiné à garantir ledit emprunt ;

Vu la lettre du Ministre des Travaux Publics, du 13 mai 1883, contenant approbation de l'avis favorable du Conseil général des Ponts et Chaussées sur cette demande ;

Vu la délibération de la Chambre de Commerce de Calais, du 8 juin 1883, relative aux conditions d'émission et de remboursement de l'emprunt projeté ;

Vu la lettre du Ministre des Travaux Publics, du 17 juillet 1883 ;

Vu le décret du 3 septembre 1851, portant réglement d'administration publique sur l'organisation des Chambres de Commerce ;

Vu de l'article 4 de la loi du 19 mai 1866, relatif à l'établissement des droits de tonnage ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La Chambre de Commerce de Calais est autorisée à emprunter à un taux d'intérêt qui n'excédera pas 5 p. 100, une somme de 2 200 000 francs pour travaux d'amélioration à effectuer dans le port de cette ville, conformément à la concession qui lui en a été faite par décret en date du 22 septembre dernier (*).

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec faculté

(*) Voir *Annales* 1884, p. 312.

d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit auprès de la Caisse des dépôts et consignations ou du Crédit foncier de France.

L'amortissement s'effectuera dans un délai maximum de quarante-cinq années.

Art. 2. — Il est établi au port de Calais, à dater du 1er janvier ou du 1er juillet qui suivra la réalisation de l'emprunt, un droit de tonnage de 15 centimes par tonneau de jauge sur tout navire français ou étranger entrant chargé ou venant prendre charge dans le port, à l'exception des navires se livrant au cabotage entre ports français, des bateaux pilotes, de ceux employés à la pêche côtière et au remorquage, ainsi que des bâtiments de toute nature appartenant à l'État ou employés à son service.

Ce droit est réduit à 4 centimes par tonneau de jauge pour les navires spécialement affectés au transport des voyageurs, alors même qu'ils auraient des marchandises à bord, pourvu que la quantité des marchandises, mesurée en tonneaux d'affrêtement, ne dépasse pas le dixième de leur jauge légale.

Art. 3. — La perception de ce droit est concédée à la Chambre de Commerce de Calais, pour le produit en être exclusivement affecté au payement des intérêts et à l'amortissement de l'emprunt qu'elle est autorisée à contracter par l'article 1er du présent décret.

Cette perception cessera aussitôt que le produit du droit de tonnage, cumulé avec celui des prélèvements qui pourront être effectués sur les recettes annuelles des établissements que la Chambre de Commerce est autorisée à créer et à administrer, aura atteint la somme nécessaire au remboursement, en capital et intérêts, dudit emprunt.

Art. 4. — Le Ministre du Commerce, le Ministre des Travaux Publics et le Ministre des Finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Signé JULES GRÉVY.

Par le Président de la République :
Le Ministre du Commerce :
Signé HÉRISSON.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 70)

[1er août 1884.]

Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Répartition des dépenses. — Taxes. — Rôle. — Syndicat de la Durance. — Commission spéciale. — Conseil de préfecture. — (Sieur Rey.) (*).

Si, aux termes de la loi du 21 juin 1865, il appartient aux conseils de préfecture de connaître de toutes les contestations relatives tant à la fixation du périmètre qu'à la division des terrains en différentes classes, au classement des propriétés, à la répartition et à la perception des taxes, ladite loi n'a pas entendu enlever aux commissions spéciales les attributions purement administratives qu'elles tenaient de la loi du 16 septembre 1807, et spécialement le droit de se prononcer sur les bases de la répartition des dépenses du syndicat (1re esp.; 2e esp.) (**).

Dès lors, en présence du décret constitutif d'une association syndicale qui se réfère expressément à ladite loi de 1807, les rôles des taxes sont illégalement dressés et doivent être annulés lorsqu'ils n'ont pas été précédés d'une répartition des dépenses faites, indépendamment de toute contestation, par la commission spéciale dont il s'agit (1re et 2e esp.) (***).

Vu la requête présentée par le sieur Rey... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 14 janvier 1881, par lequel le conseil de préfecture de Vaucluse, statuant sur sa demande en décharge de la taxe de 798f,48 à laquelle il a été imposé pour l'année 1879 sur le rôle du syndicat de la Durance à Puyvert, a ordonné une expertise à l'effet de rechercher les bases sur lesquelles a été faite la répartition des taxes dont s'agit;

Ce faisant, attendu que la répartition desdites taxes entre les intéressés a été faite illégalement, accorder au requérant la décharge qu'il sollicite;

Vu la loi du 16 septembre 1807;

(*) Suite de l'arrêt du 16 février 1878 (Rey), *Annales* 1879, p. 51.

(**-***) Voy. 19 mai 1882, syndicat de la Durance, *Ann.* 1883, p. 215. Voy. aussi Gain, *Traité des associations syndicales*, nos 268 et suivants.

Vu la loi du 21 juin 1865;

Vu le décret du 5 septembre 1851, constitutif du syndicat de la Durance à Puyvert;

Considérant que le décret du 5 septembre 1851, constitutif du syndicat de la Durance à Puyvert, dispose, par son articles 17, qu'une commission spéciale, instituée conformément aux articles 42 et suivants de la loi du 16 septembre 1807, sera appelée, non seulement à statuer sur les réclamations qui pourront s'élever relativement à la fixation du périmètre des terrains et au classement des propriétés comprises dans ce périmètre, mais aussi à déterminer les bases de la répartition des dépenses entre les intéressés;

Considérant que, si la loi du 21 juin 1865 a transféré au conseil de préfecture la connaissance de toutes les contestations relatives tant à la fixation du périmètre, à la division des terrains en différentes classes et au classement des propriétés qu'à la répartition et à la perception des taxes, ladite loi n'a pas entendu enlever aux commissions spéciales les attributions purement administratives qui leur avaient été conférées par des dispositions antérieures; qu'ainsi, en vertu du décret ci-dessus visé, il appartenait à une commission spéciale, instituée conformément à la loi du 16 septembre 1807, de se prononcer, indépendamment de toute contestation, sur les bases de la répartition des dépenses du syndicat de la Durance à Puyvert; que, ladite commission n'ayant pas été formée, le sieur Rey, est fondé à soutenir que les formalités préalables à l'établissement des taxes n'ont pas été remplies; qu'en conséquence, les rôles desdites taxes ont été irrégulièrement dressés et que sa demande en décharge doit être accueillie... (Arrêté annulé. Décharge.)

(N° 71)

[8 août 1884.]

Colonies (Martinique). — Travaux publics communaux. — Résiliation. — Indemnité. — Conseil privé. — Compétence. — Intérêts. — (Ville de Fort-de-France contre sieur Ariès.)

Décidé que les pierres fournies par l'entrepreneur satisfaisant aux conditions du cahier des charges, la commune devait en payer le prix et une indemnité pour résiliation.

Le conseil privé, statuant comme conseil du contentieux administratif, est compétent pour accorder à un entrepreneur des dom-

mages-intérêts à raison de l'inexécution des conditions du cahier des charges. — (Article 176 de l'ordonnance du 9 février 1827.)

Vu la requête sommaire, ensemble la déclaration de pourvo faite au secrétariat du conseil privé de la Martinique le 29 avril 1879 et le mémoire ampliatif présentés au nom de la ville de Fort-de-France... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — deux décisions des 11 novembre 1878 et 14 février 1879, par lesquelles le conseil privé de la colonie, constitué en conseil du contentieux administratif, a prescrit une expertise à l'effet de constater si les pierres fournies par le sieur Ariès devaient être considérées comme pierres de choix propres au pavage de la place du marché de Fort-de-France, puis a prononcé au profit de l'entrepreneur la résiliation du marché passé pour l'exécution de ce pavage, a condamné ladite ville de Fort-de-France à payer audit sieur Ariès la somme de 6 120f,50, montant des matériaux par lui approvisionnés, et en outre la somme de 1 200 francs à titre de dommages-intérêts et à supporter les dépens;

Ce faisant, attendu que c'est à tort que le conseil privé a considéré les matériaux fournis par le sieur Ariès comme satisfaisant aux conditions du marché, l'expression pierres de choix devant être appliquée à Fort-de-France non pas à des pierres tendres, mais seulement aux pierres dures habituellement en usage dans le pays; que, d'ailleurs, le sieur Ariès ne pouvait, sans une autorisation qu'il n'a ni obtenue ni demandée, transférer son chantier des carrières de la pointe des Nègres à celles de Saint-Pierre, et qu'en agissant autrement, il a contrevenu aux dispositions du cahier des clauses et conditions générales de 1862 (article 30) et du cahier des charges de 1865 (articles 51 et 101) rendues par l'article 12 du marché applicables à son entreprise; subsidiairement, que c'est à tort que le conseil de préfecture, refusant de faire constater par une seconde expertise la quantité et l'état des matériaux approvisionnés, a tenu pour exact l'état présenté par l'entrepreneur et qui n'était pas dressé contradictoirement, a alloué une somme de 6 120f,50 pour le payement de ces matériaux, dont la plus grande partie n'étaient ni taillés ni transportés au lieu d'emploi, alors que, d'après le sous-détail des prix, le montant total du prix des pavés terminés et transportés sur la place du marché aurait été de 5 127f,41; enfin, que le conseil privé a excédé sa compétence en allouant des dommages-intérêts, alors que l'article 33 de l'ordonnance du 31 août 1828 lui interdit de connaître des demandes de ette nature; par ces motifs, annuler les deux arrêtés attaqués;

prononcer la résiliation du marché au profit de la ville de Fort-de-France, avec toutes conséquences de droit; décharger ladite ville de toute condamnation ; condamner le sieur Ariès aux dépens de première instance et d'appel; subsidiairement, réduire le montant de la somme allouée au sieur Ariès comme prix des matériaux approvisionnés, et décharger la ville de la condamnation à des dommages-intérêts ;

Vu le mémoire en réponse du sieur Ariès... tendant à ce que les arrêtés attaqués soient maintenus et la ville de Fort-de-France condamnée à payer les intérêts des sommes mises à sa charge, les intérêts des intérêts et les dépens, par les motifs que les matériaux approvisionnés ont été reconnus par les experts être des pierres de choix parfaitement propres au travail auquel elles étaient destinées et susceptibles d'une très longue durée; que l'entrepreneur n'avait besoin d'aucune autorisation pour extraire ses matériaux de carrières fournissant des pierres de la qualité requise ; qu'il avait d'ailleurs averti l'ingénieur de qui il devait recevoir des instructions et le maire de la ville; qu'une nouvelle expertise n'aurait été d'aucune utilité pour constater la quantité des matériaux approvisionnés, ces matériaux ayant été dispersés par la négligence de la ville ; que le prix alloué n'a rien d'excessif, ce prix comprenant, en outre de la somme prévue au sous-détail pour fourniture des pavés, les sommes prévues pour la main-d'œuvre et le bénéfice de l'entrepreneur; que le conseil privé, ayant une pleine compétence en matière de marchés de travaux publics, est compétent d'après la jurisprudence pour allouer des dommages-intérêts à l'occasion de ces marchés ; que la somme accordée à ce titre à l'entrepreneur n'est pas excessive, en raison de la perte de temps et du dommage moral qui lui ont été causés :

Vu les ordonnances du 9 février 1827 et du 31 août 1828 ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment du rapport des experts, que les pierres fournies par le sieur Ariès satisfaisaient aux conditions imposées à cet entrepreneur par le cahier des charges de son entreprise ; qu'il suit de là que c'est avec raison que le conseil privé a décidé que la ville de Fort-de-France devait payer audit sieur Ariès la fourniture faite par lui et l'indemniser des pertes qu'il a subies par suite de la résiliation du marché; que la ville de Fort-de-France n'est d'ailleurs pas fondée à soutenir qu'en allouant des dommages-intérêts, le conseil privé a excédé ses pouvoirs; qu'en effet, si l'article 33 de l'ordonnance du 31 août 1828 porte que le conseil privé ne pourra statuer sur les dommages-intérêts respectivement réclamés, cette disposition n'a

pas eu pour objet d'enlever à ce conseil la connaissance des affaires qui lui sont attribuées par l'article 176 de l'ordonnance du 9 février 1827 ; qu'ainsi, il appartient au conseil privé, compétent, aux termes du n° 2 de cet article, pour statuer sur les difficultés relatives à l'exécution des marchés de travaux publics, de statuer également sur les indemnités réclamées pour inexécution de ces marchés ;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que les sommes allouées au sieur Ariès sont excessives ; qu'en effet, la somme totale qui aurait été due à l'entrepreneur, s'il avait achevé les travaux, aurait été de 8 874f,30; mais que l'entrepreneur, non seulement n'avait pas fait le pavage, ni fourni le mortier qui devait être employé à ce travail, mais encore n'avait pas, d'après ses propres dires, approvisionné la totalité des pavés nécessaires ; que la plus grande partie des pavés approvisionnés n'étaient pas complètement taillés; que, dans ces circonstances, il sera fait une juste appréciation des faits en fixant à 5 000 francs la somme due au sieur Ariès tant pour prix des matériaux approvisionnés qu'à titre d'indemnité due en raison de la résiliation du marché prononcée à tort par le maire de la ville de Fort-de-France ;

Sur les intérêts :

Considérant que le sieur Ariès a demandé pour la première fois, par le mémoire enregistré le 17 février 1881, les intérêts des sommes qui lui sont dues ; qu'il y a lieu par suite de décider que ces sommes porteront intérêts à son profit à dater de ce jour ;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Ariès a demandé les intérêts des intérêts le 17 février 1881 ; qu'à cette époque, il ne lui était pas dû d'intérêts ; qu'ainsi, il n'y a pas lieu de lui allouer les intérêts des intérêts... (La somme, que la ville de Fort-de-France est condamnée à payer au sieur Ariès tant pour le prix de la fourniture de pavés faite par lui qu'à titre de dommages-intérêts pour inexécution du marché passé avec lui pour le pavage de la place du marché, est réduite à 5 000 francs. Intérêts à dater du 17 février 1881. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Les dépens de l'appel porté devant le Conseil d'État seront supportés pour deux tiers par la ville de Fort-de-France et pour un tiers par le sieur Ariès. Surplus des conclusions de la ville et de l'entrepreneur rejeté.)

(N° 72)

[8 août 1884.]

Cours d'eau non navigables. — Arrêté ordonnant l'enlèvement d'une barre de fer établie au travers d'une rivière. — Excès de pouvoirs. — (Sieur d'Hunolstein.)

L'arrêté préfectoral qui a prescrit l'enlèvement d'une barre de fer supportée par deux bornes, établie en travers d'une rivière non navigable ni flottable, afin de compléter la clôture d'une propriété privée, est entaché d'excès de pouvoirs. — Cette clôture ne fait pas obstacle au libre écoulement de l'eau (*).

Vu la requête... pour le sieur d'Hunolstein... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs — un arrêté du 26 septembre 1881, par lequel le préfet de la Nièvre lui a prescrit d'enlever deux bornes reliées l'une à l'autre par une barre de fer, qu'il a établies sur les rives opposées du cours d'eau *le Nohain ;*

Ce faisant, attendu que ce cours d'eau prend sa source et s'écoule sur la propriété du sieur d'Hunolstein, jusqu'au point où des bornes ont été placées, qu'ainsi il était la propriété du sieur d'Hunolstein qui a pu planter lesdites bornes sans autorisation ; que cet ouvrage n'apporte aucun obstacle au libre écoulement des eaux, et que, dès lors, le préfet n'a pu en ordonner la suppression en vertu des pouvoirs qu'il tient des lois des 12-20 août 1790 et 28 septembre, 6 octobre 1791 ; dire que l'arrêté attaqué est entaché d'excès de pouvoirs ;

Vu... (les lois des 12-20 août 1790 et 28 septembre, 6 octobre 1791 et l'arrêté du 19 ventôse an VI ; les décrets des 25 mars 1852 et 13 avril 1861 ; les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872) ;

Considérant que le sieur d'Hunolstein a fait établir sur les rives opposées du Nohain et sur son propre fonds deux bornes reliées entre elles par une barre de fer, qu'il résulte de l'instruction et que le Ministre de l'Agriculture reconnaît que cet ouvrage n'est pas de nature à nuire au libre écoulement des eaux, et que l'arrêté préfectoral en date du 26 septembre 1881 qui a prescrit l'enlèvement dudit ouvrage n'a pas été pris dans un but de police et d'utilité générale, qu'il fait obstacle à l'exercice du droit que le

(*) Voy. 26 novembre 1865, Haiguerelle, *Ann.* 1864, p. 11 ; — Rapp. 11 mars 1861, Duleau, *Ann.* 1861, p. 349.

sieur d'Hunolstein prétend avoir d'empêcher les bateaux de s'introduire dans sa propriété par le lit de la rivière ; que, dans ces circonstances, le requérant est fondé à demander l'annulation de l'arrêté attaqué par application des lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai-1872... (Arrêté annulé pour excès de pouvoirs.)

(N° 73)

[8 août 1884.]

Cours d'eau non navigables. — Curage. — Dommages. — Procédure. — Arrêté ordonnant une expertise. — Caractère purement préparatoire. — Recours non recevable. — Rejet. — (Ministre de l'Agriculture contre sieur Saley.)

Vu le recours formé par le Ministre de l'Agriculture... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 23 mars 1883, par lequel le conseil de préfecture de Lot-et-Garonne, sur la demande en indemnité du sieur Saley, propriétaire dans la commune de Saint-Pierre-de-Nogaret, à raison de dommages causés à sa propriété riveraine du ruisseau le Bertignac par suite des travaux de curage dudit ruisseau exécutés par les agents de l'État, a ordonné avant faire droit une expertise ;

Ce faisant, attendu que les dimensions du lit du ruisseau ont été fixées par un arrêté préfectoral du 20 février 1874 qui a ordonné le curage à vieux fond et à vieux bords de ce ruisseau, que cette détermination n'a donné lieu à aucune réclamation de la part du sieur Saley et que celui-ci n'allègue pas que les limites de l'ancien lit aient été dépassées ; que, d'ailleurs, le propriétaire riverain était en faute pour n'avoir pas exécuté le curage au-devant de sa propriété et qu'en admettant qu'un dommage lui eût été causé par l'exécution des travaux entrepris pour son compte par les agents du service hydraulique, l'État ne saurait être déclaré responsable de ce dommage ; que dans ces circonstances, il était inutile de procéder à une expertise sur les faits allégués par le propriétaire, rejeter *de plano* la demande en indemnité formée par le sieur Saley ; subsidiairement, dire qu'il y a lieu de limiter strictement la mission des experts, et qu'ils devront se borner à rechercher si le curage effectué a dépassé les limites du vieux fond et des vieux bords du ruisseau le Bertignac ;

Vu les lois du 28 pluviôse, an VIII et du 16 septembre 1807 ;

Vu le décret du 22 juillet 1806 ;

Considérant que par son arrêté en date du 23 mars 1883, ci-dessus visé, le conseil de préfecture de Lot-et-Garonne s'est borné à prescrire une expertise à l'effet de constater les faits allégués par le sieur Saley ; que cet arrêté, qui ne préjuge rien sur la question de savoir si une indemnité est due au sieur Saley et ne fait pas obstacle à ce que l'administration fasse valoir ultérieurement tous les droits et moyens qu'elle croira lui appartenir, est purement préparatoire et qu'ainsi le recours formé par le Ministre de l'Agriculture contre ledit arrêté est non recevable... (Rejet avec dépens.)

(N° 74)

[8 août 1884.]

Cours d'eau navigables et flottables. — Usines antérieures à 1566. — Règlement. — Excès de pouvoirs. — (Sieur Dufaur (Félix.)

Excès de pouvoirs. — Détournement de pouvoirs. — Le décret qui règle un moulin fondé en titre et situé sur une rivière flottable, dans l'intérêt général de la vallée, n'est pas entaché d'excès de pouvoirs. — L'usinier alléguait que ce décret n'avait pour objet que de donner satisfaction à des intérêts particuliers. (*)

Échelle à poissons. — Mais le décret n'a pas pu, sans excès de pouvoirs, imposer à l'usinier la création d'une échelle à poissons et des grillages.

Existence légale. — Décidé que le décret ne porte aucune atteinte aux droits qui résultent pour l'usinier de l'existence légale de son moulin.

Vu la requête pour le sieur Félix Dufaur... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs, — un décret du 27 janvier 1882, portant règlement de l'usine qu'il possède sur le gave d'Oloron ; attendu que le décret dont il s'agit a été rendu dans un intérêt purement privé, et au profit de la dame veuve Bedouich, d'une part, et du fermier de la pêche, d'autre part, ou du moins du domaine de l'État qui l'afferme ; que, dès lors, l'auto-

(*) Voy. 9 août 1880, Bernis, *Ann.* 1881, p. 1445 ; — 18 novembre 1881, Corbin, *Ann.* 1882, p. 1345 ; — 18 juillet 1884, Delanoue, *Ann.* 1885, p. 149.

Voy. circulaire du Ministre des Travaux Publics du 18 juin 1878, et les formules annexées, *Ann.* 1878, p. 1094.

rité supérieure, en intervenant pour protéger des intérêts particuliers, a excédé les limites de sa compétence et de ses pouvoirs; qu'en outre, l'administration a méconnu les droits qui appartenaient au requérant en vertu de titres de propriétés antérieurs à 1566, en modifiant les conditions dans lesquelles ces droits peuvent désormais s'exercer, et en autorisant à nouveau une usine dont l'existence légale n'avait pas besoin d'être confirmée; que notamment la disposition qui a pour objet de prescrire à l'usinier l'établissement dans son barrage d'une échelle à poissons constitue une charge nouvelle qu'il n'appartenait pas à l'administration d'imposer au requérant.

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics, dans lesquelles il expose que le sieur Dufaur ayant exhaussé la retenue du moulin, ce fait avait eu pour effet d'altérer gravement le régime des eaux du gave d'Oloron et de porter préjudice à la fois aux riverains d'amont et à ceux d'aval; qu'en outre, il avait amené en 1880 la rupture d'une digue pendant les crues du gave, et qu'enfin il rendait impraticable pour l'avenir le rétablissement du flottage des bois dans la rivière; qu'ainsi en prenant le décret attaqué dans l'intérêt du libre écoulement des eaux, l'autorité supérieure a agi dans les limites de ses pouvoirs, que, d'autre part, l'administration n'a porté aucune atteinte aux droits qui résultaient pour le sieur Dufaur de titres antérieurs à 1566; qu'aucune disposition du décret attaqué n'a eu en effet pour objet de substituer une autorisation nouvelle aux titres de propriété dont la légalité n'était pas contestée; mais que l'administration s'est bornée à régler par le décret dont il s'agit les conditions du maintien d'une usine anciennement établie et à déterminer notamment la hauteur de la retenue; que ces mesures ont été prises par application des lois des 20 août 1790 et 6 octobre 1791; mais que l'une des dispositions du décret attaqué, relative aux échelles à poissons, constitue une charge que l'administration n'a pas le droit d'imposer à une usine ayant une existence légale; que, par suite, il y a lieu de supprimer l'article 12 du décret du 27 janvier 1882 et de rejeter les autres conclusions du sieur Dufaur;

Vu les lois des 12-20 août 1790 et 28 septembre 6 octobre 1791;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

Sur le moyen tiré de ce que le décret attaqué aurait été pris dans un intérêt privé :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le décret attaqué, en réglant le régime du moulin de Sordes, a eu pour objet d'assurer le libre écoulement des eaux dans le gave d'Oloron et que l'au-

torité supérieure, en prenant ledit décret, n'a pas usé de ses pouvoirs dans un but autre que celui en vue duquel ils lui ont été conférés par les lois ci-dessus visées ;

Sur le moyen tiré de ce que le décret attaqué aurait porté atteinte à un droit résultant de titres antérieurs à 1566 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que ledit décret n'a pas eu pour but ni pour effet de porter atteinte aux droits résultant pour le sieur Dufaur de l'existence légale de son usine ;

En ce qui touche l'article 12 du décret attaqué :

Considérant que l'usine de Sordes ayant une existence légale et sa consistance n'étant pas augmentée par le décret attaqué, il n'appartenait pas à l'administration, ainsi d'ailleurs que le reconnaît le Ministre des Travaux Publics, d'imposer au sieur Dufaur la construction d'une échelle à poissons dans le barrage de son moulin, construction qui constituerait pour l'usinier une charge nouvelle ; que, dès lors, il y a lieu d'annuler l'article 12 du décret attaqué qui a prescrit au sieur Dufaur d'établir et d'entretenir à ses frais dans le barrage de prise d'eau une échelle à poissons ainsi que des grillages... (Décret annulé en ce qu'il a prescrit au requérant d'établir et d'entretenir à ses frais dans le barrage de sa prise d'eau une échelle à poissons et des grillages. Surplus de la requête rejeté.)

(N° 75)

[8 août 1884.]

Travaux publics communaux. — Retard dans l'exécution par la faute de l'administration. — Indemnité. — Décompte. — Acceptation postérieure à la réclamation formée devant le conseil de préfecture. — Recevabilité. — Intérêts et intérêts des intérêts, articles 1153 *et* 1154 *Code civil.* — (Sieurs Diard et Dupuy.)

Le fait d'avoir signé sans réserve un décompte et d'avoir touché un mandat pour solde ne rend pas non recevable une demande d'indemnité pour retard antérieurement formée devant le conseil de préfecture.

Le retard dans l'exécution des travaux, dû au refus par l'administration de délivrer un état des travaux restant à faire, étant en partie imputable à l'administration, celle-ci est tenue d'indemniser

les entrepreneurs du préjudice que leur a causé ce retard (*).

Vu la requête... pour les sieurs Diard et Dupuy... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 13 août 1878, par lequel le conseil de préfecture de la Gironde a rejeté leur demande tendant à faire condamner le préfet de la Gironde, ès noms qu'il agit, à leur payer une indemnité pour retard dans l'exécution de leur entreprise, et a mis à leur charge les frais d'expertise et de tierce expertise; — Ce faisant...; condamner le préfet de la Gironde ès noms à leur payer une somme de 47 290f,55 à titre d'indemnité avec intérêts à partir du jour de la demande, et intérêts des intérêts; à supporter les frais d'expertise et de tierce expertise et aux dépens;

Vu les observations en défense présentées par le préfet de la Gironde.., tendant au rejet de la requête...;

Vu les lois du 28 pluviôse an 8 et du 16 septembre 1807;

Sur la fin de non-recevoir tirée de l'acceptation du décompte définitif faite sans réserve par le sieurs Diard et Dupuy :

Considérant que, s'il n'est pas contesté que les sieurs Diard et Dupuy ont, sans réserve, signé le décompte définitif et touché deux mandats pour tout solde de leur entreprise, à la date du 28 mars 1874, ils avaient, antérieurement à cette date, et dès le 23 mai 1871, introduit devant le conseil de préfecture une demande tendant à faire condamner le préfet de la Gironde, ès qualité qu'il agit, à leur payer une indemnité pour retard dans l'exécution des travaux; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la fin de non-recevoir tirée de l'application de l'article 41 des clauses et conditions générales;

Au fond :

Considérant que la durée de l'entreprise dont les sieurs Diard et Dupuy s'étaient rendus adjudicataires était fixée au 31 décembre 1871; qu'il résulte de l'instruction que les requérants avaient pris les mesures nécessaires en vue d'achever les travaux à cette date, et que c'est à l'administration qu'incombe en partie la responsabilité du retard survenu dans l'exécution desdits travaux, notamment par le refus de délivrer aux entrepreneurs un état d'indication des travaux restant à exécuter au mois d'août 1871; que ce retard peut être évalué à une durée de cinq mois; que, dans ces circonstances, l'administration est tenue d'allouer aux requérants une

(*) Voy. 6 février 1874, Foucaux *Ann.* 1875, p. 946; — 13 février 1874, Fleurant contre ville de Bordeaux, *Ann.* 1875, p.7 958.

indemnité pour la réparation du préjudice qui leur a été causé, et qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en fixant à 10,000 francs ladite indemnité;

En ce qui touche les intérêts :

Considérant que, s'ils ont été demandés pour la première fois par requête devant le conseil de préfecture le 27 mai 1871, il résulte de ce qui précède que la responsabilité de l'administration n'est engagée qu'à partir du 1er août 1872; et que, dès lors, c'est à partir de cette date seulement qu'il y a lieu de les allouer ;

En ce qui touche les intérêts des intérêts:

Considérant que les sieurs Diard et Dupuy ont demandé les intérêts des intérêts les 27 août 1877, 4 décembre 1878 et 3 février 1880; et qu'à chacune de ces dates, il leur était dû plus d'une année d'intérêts; que, dès lors, et par application de l'article 1154 du Code civil, les intérêts échus à chacune desdites dates doivent être capitalisés pour produire respectivement intérêts à partir de chacune d'elles... (Arrêté annulé. Le préfet de la Gironde, ès qualité qu'il agit, payera une somme de 10 000 francs; cette somme produira intérêts à 5 p. 100 à partir du 1er août 1872. Les intérêts échus aux dates des 27 août 1877, 4 décembre 1878 et 3 février 1880 seront capitalisés pour produire respectivement intérêts à partir desdites dates. Les dépens, y compris les frais d'expertise, seront supportés par le préfet ès qualité qu'il agit. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 76)

[8 août 1884.]

Travaux publics communaux. — Moulin à vent. — Vice de construction (rupture du vilebrequin et des tuyaux). — Non lieu à résiliation du marché, mais réparations mises à la charge des entrepreneurs. — Décompte. — Travaux supplémentaires non autorisés ou nécessités par la disposition vicieuse de l'appareil laissés à la charge des entrepreneurs. — Travaux nécessités par des omissions du devis ou des modifications régulièrement autorisées en cours d'exécution mis à la charge de la commune. — (Commune de Marseillette contre sieurs Fafeur frères.)

Vu la requête sommaire pour la commune de Marseillette... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 15 juillet 1882, par lequel le conseil de préfecture de l'Aude a

rejeté sa demande en résiliation de l'entreprise de distribution d'eau confiée aux sieurs Fafeur frères et en 10 000 francs de dommages-intérêts;

Ce faisant, attendu que la commune requérante a pris possession des ouvrages le 15 décembre 1880; que, avant la réception définitive, de graves malfaçons se sont révélées; que des ruptures nombreuses ont eu lieu dans la canalisation; que ces avaries ont été, il est vrai, réparées par les entrepreneurs à mesure qu'elles se produisaient, mais que le 20 juillet 1881, le vilebrequin supportant les ailes du moulin autorégulateur s'est rompu et que le service a été arrêté; que les entrepreneurs ont refusé de procéder à la réfection de cet organe essentiel de l'appareil tant qu'ils ne seraient pas payés du montant de leurs mémoires; que, sur la demande en résiliation de l'entreprise formée par la commune, il a été constaté par le tiers expert que cette rupture était imputable à un vice de construction; que néanmoins le conseil de préfecture a déchargé les entrepreneurs de toute responsabilité, rejeté la demande en résiliation et en 10 000 francs de dommages-intérêts pour le préjudice souffert par suite de la cessation du service des eaux, et condamné la commune à payer aux sieurs Fafeur frères le montant de leurs mémoires, y compris les dépenses imprévues; attendu que, en fait, l'accident survenu au moulin constitue une malfaçon grave imputable aux sieurs Fafeur et de nature à entraîner la résiliation : que, par suite du refus des entrepreneurs de réparer cette avarie à leurs frais, la commune n'a pu retirer aucun avantage de la distribution d'eau ; prononcer la résiliation du marché et condamner les sieurs Fafeur frères à payer 10 000 francs à titre de dommages-intérêts à la ville de Marseillette; subsidiairement et pour le cas où le décompte devrait être réglé, dire que les entrepreneurs sont tenus de réparer le vilebrequin à leurs frais, ainsi que les accidents qui se produiraient dans la canalisation; dire qu'il y a lieu de retrancher du décompte les dépenses afférentes aux soudures et main-d'œuvre des tuyaux en plomb, à l'augmentation de surface des ailes du moulin, aux accessoires divers concernant la canalisation, au changement d'un coussinet nécessité par une usure due à une disposition défectueuse; dire que les intérêts ne courront que du jour où la demande en aura été faite par les entrepreneurs et condamner les sieurs Fafeur aux dépens, y compris les frais d'expertise;

Vu le mémoire en défense présenté pour les sieurs Fafeur frères... tendant au rejet de la requête avec dépens, par les motifs qu'aucune responsabilité n'est imputable aux entrepreneurs dans

la rupture du vilebrequin, que cet accident a eu pour cause non un vice de construction, mais une altération de la structure moléculaire du fer sous l'influence de la chaleur produite par le défaut de graissage; qu'ainsi la commune chargée de l'entretien de l'appareil est seule auteur de l'avarie; que les ruptures des conduites sont dues à des coups de bélier fortuits; que, d'ailleurs les entrepreneurs s'engagent à les réparer s'il vient à s'en produire; que les dépenses non prévues sont justifiées; qu'ainsi rien n'était prévu au devis pour les soudures des tuyaux en plomb; que le changement de modèle des bornes-fontaines était autorisé par le maire; que l'augmentation de surface des ailes du moulin a profité à la commune; que le prix des accessoires de la canalisation n'a pas paru exagéré aux experts; que l'usure des coussinets a été la conséquence d'un défaut de graissage imputable à la commune qui doit en supporter la dépense;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur les conclusions de la commune de Marseillette tendant à la résiliation du marché et à l'allocation de 10 000 francs de dommages-intérêts :

Considérant que la commune de Marseillette fonde uniquement sa demande sur l'existence de malfaçons constatées avant la réception définitive dans les ouvrages exécutés pour son compte par les sieurs Fafeur;

Considérant que, s'il appartenait à la commune requérante, aux termes des articles 16 et 22 du cahier des charges, de demander la réfection des ouvrages défectueux et d'y faire procéder aux frais de l'entrepreneur, les malfaçons dont se plaint la commune n'étaient pas, dans les conditions de l'entreprise dont s'agit, de nature à motiver la résiliation du marché, ni l'allocation de dommages-intérêts; qu'ainsi c'est à bon droit que la réclamation de la commune a été repoussée par le conseil de préfecture;

Sur les conclusions subsidiaires de la commune :

En ce qui touche la réparation du vilebrequin du moulin autorégulateur :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport du tiers expert que la rupture dudit vilebrequin a eu pour cause un vice de construction imputable aux entrepreneurs; qu'ainsi la commune de Marseillette est fondée à demander que cette réparation soit mise à leur charge et que l'arrêté attaqué soit réformé sur ce point;

En ce qui touche la canalisation en plomb :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les ruptures ont pour

cause le défaut d'épaisseur des tuyaux; qu'en l'absence de détermination expresse du devis, les entrepreneurs étaient tenus d'employer des épaisseurs correspondant aux prix appliqués; qu'il résulte de l'expertise que les tuyaux n'ont pas une épaisseur régulière en rapport avec le prix porté au devis pour le mètre courant; que, dès lors, les sieurs Fafeur doivent être tenus, comme ils en font l'offre dans leur mémoire ci-dessus visé, de remplacer en cas de rupture les parties de tuyaux défectueuses et qu'il y a lieu de réformer sur ce point l'arrêté attaqué;

En ce qui touche les dépenses excédant les prévisions du devis:

Considérant qu'il résulte de l'instruction que divers ouvrages s'élevant ensemble à 801f,36 et concernant les soudures et main-d'œuvre de la canalisation, la plus-value pour fournitures de bornes-fontaines d'un modèle non prévu, la fourniture d'un coussinet supplémentaire, ont été à tort portés en compte par les entrepreneurs; qu'en effet les soudures et main-d'œuvre rentrent dans le prix porté au bordereau pour le mètre courant de tuyau; que le changement de modèle adopté pour les bornes-fontaines n'a pas été régulièrement autorisé; que la fourniture d'un coussinet supplémentaire a été nécessitée par une disposition vicieuse de l'appareil; qu'ainsi la commune de Marseilette est fondée à demander que le montant du décompte soit réduit de ladite somme de 801f,36;

Considérant, quant au surplus des dépenses imprévues, que ces dépenses ont été la conséquence soit d'omissions du devis, soit de modifications régulièrement autorisées en cour d'exécution; qu'ainsi la commnne de Marseillette est tenue d'en acquitter le montant;

En ce qui touche le point de départ des intérêts:

Considérant qu'aucune disposition du cahier des charges ne faisait courir les intérêts du jour de la réception provisoire des travaux; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a ordonné qu'ils courraient du 15 décembre 1880 et qu'il y a lieu de faire droit aux conclusions de la commune tendant à ce que le point de départ des intérêts par elle dus soit reporté à l'époque de la réception définitive;

En ce qui touche les frais d'expertise:

Considérant que de ce qui précède il résulte que c'est à tort que l'arrêté attaqué les a mis à la charge de la commune, de Marseillette;

Art. 1er. — Les sieurs Fafeur frères seront tenus, dans le délai de

trois mois à partir de la présente décision, de réparer à leurs frais le vilebrequin du moulin, ainsi que les ruptures qui viendraient à se produire dans la canalisation en plomb et de mettre ces travaux en état de réception définitive.

Art. 2. — Le montant de la condamnation prononcée contre la commune de Marseillette par le conseil de préfecture de l'Aude est réduit de la somme de 801f,36.

Art. 3. — La commune de Marseillette est condamnée à payer aux sieurs Fafeur frères le montant de la condamnation ci-dessus fixée, dans le même délai de trois mois, avec intérêts à 5 p. 100, à compter de l'expiration dudit délai, sauf à elle, au cas où les sieurs Fafeur se refuseraient à exécuter les travaux mis à leur charge, à les faire exécuter à ses frais et à retenir sur la somme par elle due le montant des dépenses nécessaires pour l'exécution desdits travaux.

Art. 4. — Les frais d'expertise seront supportés pour deux tiers par les sieurs Fafeur frères et pour un tiers par la commune de Marseillette... (Arrêté attaqué réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions de la commune rejeté. Il sera fait masse des dépens qui seront supportés deux tiers par les sieurs Fafeur, un tiers par la commune.)

(N° 77)

[8 août 1884.]

Travaux publics. — Dommages. — Occupation temporaire. — Compagnie de chemins de fer. — Sous-traitants. — Responsabilité. — Compétence. — (Sieurs Frausa et Bonnet contre compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.)

Lorsqu'aux termes du cahier des charges annexé à un décret de concession, un concessionnaire (de chemin de fer) est tenu de supporter les indemnités pour occupation temporaire, ce concessionnaire ne peut pas décliner la responsabité des dommages que causent des particuliers les occupations de terrains opérées par ses sous traitants et soutenir qu'elle doit rester à la charge de ceux-ci. — Les conventions de la compagnie avec des tiers pour l'exécution de ce travaux ne peuvent être appréciées par le conseil de préfecture, qu

ne peut que se borner à mettre à la charge du concessionnaire les indemnités dues aux propriétaires (*).

Vu les requêtes... pour les sieurs Frausa et Bonnet... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — quatre arrêtés des 11 juin et 26 novembre 1880, 18 février et 1er avril 1881, par lesquels le conseil de préfecture du Rhône a mis à leur charge les indemnités à payer à un certain nombre de propriétaires pour occupation temporaire de leurs terrains et à mis la compagnie hors de cause;

Ce faisant, attendu qu'ils ne sont que les agents ou les sous-traitants de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée; que l'arrêté préfectoral autorisant l'occupation des terrains a été rendu au nom et pour le compte de la compagnie, que la compagnie, aux termes de l'article 21 du cahier des charges de sa concession, est tenue de supporter les indemnités pour occupations temporaires et pour tous dommages résultant de ses travaux; qu'ainsi c'était la compagnie qui devait être condamnée à payer les indemnités dues aux propriétaires dont les terrains ont été occupés par les sieurs Frausa et Bonnet, qui ne sont que ses représentants; que vainement la compagnie soutient qu'en vertu de l'article 26 du cahier des charges de l'entreprise, les indemnités doivent être supportées par les sieurs Frausa et Bonnet; qu'en effet, cet article dispose que les indemnités doivent être payées par la compagnie, qui se remboursera ensuite par des retenues sur les payements mensuels ou lors du décompte définitif; que d'ailleurs il importe peu de savoir quelle doit être l'interprétation de cet article 26 contesté entre les parties, par le motif qu'il n'appartient pas à l'autorité administrative d'interpréter les conventions privées, telles que celles intervenues entre une compagnie concessionnaire et ses sous-traitants; qu'ainsi le conseil de préfecture a excédé sa compétence, et qu'il ne pouvait, en présence de l'article 21 du cahier des charges de la concession, que prononcer les condamnations contre la compagnie, sauf à celle-ci à former ensuite devant l'autorité judiciaire tel recours que de droit, fondé sur les conventions particulières intervenues entre elle et ses sous-traitants; annuler les arrêtés attaqués, condamner la compagnie, aux lieu et place des entrepreneurs, à payer les sommes mises à leur charge par le conseil de préfecture, la condamner, en outre, aux dépens;

(*) Voy. en ce sens : 16 avril 1863, compagnie d'Orléans, *Ann.* 1863 p. 557 et la note; — 22 janvier 1875, Pichard, *Ann.* 1876, p. 1082.

Vu les observations en défense présentées pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... tendant au rejet des pourvois avec dépens, attendu que le conseil de préfecture n'a nullement tranché un litige entre la compagnie et les entrepreneurs, qu'il a statué sur une demande d'indemnité dirigée contre les entrepreneurs par les propriétaires et pour le jugement de laquelle il était compétent *ratione materiæ*; que, d'ailleurs, l'article 26 du cahier des charges est parfaitement clair et n'a pas besoin d'être interprété; qu'ainsi le conseil de préfecture a pu en faire lui-même l'application;...

Vu le décret du 1er décembre 1868 et le cahier des charges y annexé;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Considérant que les pourvois susvisés des sieurs Frausa et Bonnet sont fondés sur les mêmes moyens et présentent les mêmes questions à juger; qu'ainsi, il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule décision;

Considérant que la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a été autorisée par arrêtés préfectoraux des 21 et 28 juin 1876, 11 juillet 1878 à occuper temporairement diverses parcelles de terrains pour faciliter l'exécution des travaux de construction de la ligne de Givors à la Voulte; que les propriétaires des terrains occupés se sont adressés, pour obtenir le payement des indemnités auxquelles ils ont droit, aux entrepreneurs Frausa et Bonnet, qui ont appelé en cause la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et ont demandé que les indemnités réclamées fussent mises à la charge de ladite compagnie;

Considérant que l'article 21 du cahier des charges annexé au décret de concession du 1er décembre 1868 dispose que les indemnités pour occupation temporaire et par détérioration de terrains seront supportées et payées par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée; que, si ladite compagnie soutient que des conventions particulières conclues avec les entrepreneurs mettaient le payement de ces indemnités à leur charge, il n'appartenait pas au conseil de préfecture d'apprécier lesdites conventions; qu'il devait se borner à mettre, conformément à l'article 21 précité, à la charge de la compagnie les indemnités dues aux propriétaires, sauf à ladite compagnie à faire valoir devant l'autorité compétente tous droits qu'elle peut avoir contre les sieurs Frausa et Bonnet en vertu du sous-traité passé avec eux... (Indemnités allouées aux propriétaires par les arrêtés susvisés supportées

par la compagnie. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Dépens à la charge de la compagnie.)

(N° 78)

[8 août 1884.]

Voirie (Grande). — Canaux. — Faucardement. — Herbes abandonnées au fil de l'eau. — Siphon. — Obstruction possible. — Contravention. — (Sieur Evotte.)

Le fait par un usinier d'avoir encombré un siphon établi sous un canal de navigation en abandonnant au cours de l'eau des herbes faucardées le long de la rivière sur laquelle il s'embranche, constitue une contravention à l'article 11 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777, lorsqu'il est de nature à faire refluer les eaux et à causer au canal des détériorations (*).

Vu la requête présentée par le sieur Evotte... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 17 novembre 1883, par lequel le conseil de préfecture de la Meuse l'a condamné à 25 francs d'amende et aux frais de timbre et d'enregistrement du procès-verbal, pour avoir faucardé les herbes de la rivière de Mont et causé l'obstruction du siphon établi sous le canal de l'Est à Sampigny;

Ce faisant, attendu que l'enlèvement des herbes occupées sur les bords ou dans le lit de la rivière de Mont ne saurait incomber au propriétaire de la fonderie de Vadouville, auquelle aucun usage ne l'imposait jusqu'à ce jour, et qu'aucune servitude nouvelle ne pourrait résulter pour l'usinier du fait de l'établissement du canal de l'Est, sans qu'aucune indemnité fût accordée par l'Etat audit usinier, comme répartition du préjudice à lui causé; décharger le requérant de toute condamnation;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... tendant au maintien de l'arrêté attaqué, par le motif que le fait reproché au sieur Evotte constitue une contravention de grande voirie prévue et réprimée par l'article 4 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777;

Vu l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777;

Vu la loi des 19-22 juillet 1791, art. 29;

Vu la loi du 23 mars 1842;

(*) Rapp. 6 mars 1857, étang de Capestang, *Ann.* 1857. p. 467; — 23 mai 1861, Coquard, *Ann.* 1861, p. 501.

Considérant qu'il résulte du procès-verbal ci-dessus visé que le sieur Evotte, en abandonnant au fil de l'eau des herbes par lui faucardées dans la rivière de Mont, a obstrué le siphon établi sous le canal de l'Est à Sampigny ; que cette obstruction était de nature à faire refluer les eaux et à causer au canal des détériorations ; qu'aux termes de l'article 11 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777, ce fait constitue une contravention de grande voirie, et que, dans les circonstances de l'affaire, il y a lieu de condamner le sieur Evotte à une amende de 16 francs... (L'amende à laquelle le sieur Evotte a été condamné est réduite à 16 francs. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus de la requête rejeté.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre civile.)

(N° 79)

[10 décembre 1883.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Voie maritime. — Remise en gare. — Délai. — (Sieur Millaud.)

Lorsqu'il existe une voie ferrée, dite voie maritime, *reliant la gare dont elle est le prolongement à des quais, l'arrivée à ces quais d'un navire chargé de marchandises destinées à l'intérieur doit être considérée comme constituant la remise de ces marchandises en gare : si le commerçant propriétaire des marchandises demande des wagons pour en effectuer le débarquement, il doit remettre une déclaration d'expédition régulière à un destinataire déterminé des marchandises à débarquer.*

La compagnie n'est alors obligée, par aucune disposition légale, à fournir à l'expéditeur des wagons vides, à jour fixe, mais elle doit effectuer l'expédition, le transport et la livraison dans le délai total fixé par le cahier des charges et le tarif à partir du jour considéré comme celui de la remise en gare.

Le jugement qui condamne la compagnie à des dommages-intérêts, uniquement pour n'avoir pas fourni les wagons demandés, à jour fixe, sans constater que le transport en a été demandé et qu'il n'a pas eu lieu dans les délais réglementaires, manque de base légale.

NOTICE.

La compagnie des chemins de fer du Midi a été autorisée à établir sur le quai du port de Bayonne, dit *de Lesseps*, une voie ferrée, qualifiée de voie maritime, allant de la gare de la ville au port, où elle permet de diriger des wagons pour le chargement ou le déchargement des marchandises arrivées ou partant par navires.

Le 7 décembre 1880, le sieur Millaud, commerçant à Bayonne, prévoyant l'arrivée prochaine d'un navire chargé de houille, demanda à la compagnie de lui fournir, le lendemain 8, quinze wagons ; il en requit dix autres pour le 9. La compagnie ne put

mettre à sa disposition que douze wagons, dont cinq le 7 décembre, et sept le 8. Il est à remarquer que les lettres par lesquelles le sieur Millaud réclamait les wagons vides ne contenaient aucune déclaration d'expédition des houilles et ne faisaient connaître ni le nom ni la demeure du destinataire, ni le tarif réclamé.

Le sieur Millaud, prétendant que le retard et l'insuffisance de la fourniture des wagons lui avait causé un dommage et que particulièrement, il avait été obligé de payer une somme de 378 francs pour droit de surtaxe, assigna la compagnie en payement de 1 000 francs devant le tribunal de commerce de Bayonne.

La compagnie opposa qu'elle n'était pas tenue de fournir des wagons à jour fixe; que, si la voie maritime était la continuation de la gare de terre et que les quais du port pussent être considérés comme le lieu où la remise des marchandises pour un transport avait lieu, au moins fallait-il qu'elle ait été mise en demeure, par une déclaration régulière d'expédition, de faire le transport dans le délai total fixé par les tarifs et le cahier des charges; elle ajoutait dans un autre ordre d'idées que le peu d'étendue de la voie maritime et les nombreuses demandes de wagons qu'elle avait reçues antérieurement avaient d'ailleurs fait un obstacle insurmontable à la fourniture des wagons.

Par jugement du 25 mars 1881, le tribunal de commerce de Bayonne repoussa le système de la compagnie et jugea que, si les commerçants devaient donner à la compagnie un temps moral pour la fourniture des wagons vides, celle-ci était obligée, ce temps moral accordé, de fournir à jour fixe les wagons demandés; que rien dans l'espèce ne justifierait le retard apporté par la compagnie; en conséquence, il l'a condamnée à 500 francs de dommages-intérêts.

Pourvoi par la compagnie pour violation des articles 49 et 50 du cahier des charges, et de l'article 1382, en ce que le jugement attaqué l'avait condamnée à des dommages-intérêts pour n'avoir pas mis, à jour fixe, sur un point déterminé, à la disposition du sieur Millaud, tous les wagons qu'il demandait, alors que la compagnie était seulement tenue de recevoir dans sa gare les marchandises qui lui sont remises et de les expédier dans les délais réglementaires.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Statuant sur le premier moyen du pourvoi :

Vu les articles 49 et 50 du cahier des charges de la compagnie

des chemins de fer du Midi, annexé au décret du 1er août 1857, et l'article 1382 du Code civil ;

Attendu que les articles 49 et 50 susvisés du cahier des charges de la compagnie du Midi ni aucune autre disposition de loi n'obligent ladite compagnie à mettre, d'avance et à jour fixe, des wagons vides à la disposition des expéditeurs, pour le chargement de leurs marchandises ; que la compagnie est seulement tenue d'expédier, sans tour de faveur et suivant l'ordre de leur enregistrement, les marchandises qui sont remises à ses gares et d'en effectuer le transport et la livraison dans le délai total déterminé par les règlements ;

Que si, eu égard à la destination des voies dites *maritimes*, construites sur les ports de Bayonne, et aux conditions de leur établissement et de leur fonctionnement, on doit considérer ces voies comme une dépendance et un prolongement de la gare de cette ville et des quais de cette gare. il en résulte seulement que l'arrivée au quai de Bayonne d'un navire chargé de marchandises destinées à être transportées par la voie ferrée établie sur le port constitue la remise en gare de ces marchandises et met, si une demande d'expédition est régulièrement faite, la compagnie en demeure d'opérer le transport dans les délais réglementaires ; mais qu'elle n'est pas, en ce cas, plus qu'en celui d'une remise de marchandises dans sa gare ordinaire, obligée de fournir, à jour fixe, les wagons réclamés par l'expéditeur ;

Attendu que, sans s'expliquer sur le point de savoir si la compagnie demanderesse avait ou non opéré le transport des houilles appartenant à Millaud (dont il ne constate pas même d'une façon certaine l'arrivée au quai de Bayonne, au moment de la demande des wagons) dans le délai réglementaire, qu'une déclaration régulière d'expédition aurait permis de préciser et de déterminer, le jugement attaqué a fondé la condamnation aux dommages-intérêts qu'il a prononcée contre la compagnie uniquement sur ce qu'elle n'aurait pas mis, les 8 et 9 décembre 1880, à la disposition de Millaud, le nombre total des wagons réclamés par ses lettres des 7 et 8 du même mois ;

Qu'en statuant ainsi le jugement attaqué n'a pas donné de base légale à sa décision et a violé les dispositions des articles de loi susvisés :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le second moyen,

Casse, etc.

(N° 80)

[10 décembre 1883.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jugement d'expropriation. — Défaut de motifs. — (Commune de Saint-Vallier.)

Le jugement d'expropriation doit constater que toutes les formalités légales ont été remplies et que les pièces qui en contiennent la preuve ont été produites devant le tribunal et appréciés par lui.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Vu les articles 2 et 14 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu qu'il résulte de ces articles que l'expropriation pour cause d'utilité publique ne peut être prononcée qu'après l'accomplissement des formalités qu'ils prescrivent et sur la production des pièces qui l'attestent;

Que le jugement n'est donc régulier qu'autant qu'il constate que toutes les formalités ont été remplies et que toutes les pièces qui en contiennent la preuve ont été produites devant le tribunal et appréciées par lui;

Attendu, en fait, que le jugement attaqué déclare bien d'une manière générale que toutes les formalités exigées par la loi ont été accomplies, mais qu'il n'en spécifie aucune;

Que, s'il vise une lettre adressée par le préfet au procureur de la République, lettre mentionnant l'envoi de diverses pièces énumérées dans un bordereau, il n'est pas démontré que ces pièces aient passé sous les yeux des juges;

Que le réquisitoire du ministère public n'est pas plus précis que le jugement qui s'y réfère, et qu'il ne vise que quatre pièces, savoir : le décret d'utilité publique, l'arrêté de cessibilité, le plan parcellaire et le tableau des terrains expropriés;

Qu'en négligeant ainsi d'indiquer spécialement les autres pièces produites et chacune des formalités accomplies, le jugement attaqué a violé les articles ci-dessus visés de la loi du 3 mai 1841 :

Par ces motifs, casse et annule, etc.

(N° 81)

[12 décembre 1885.]

Octrois. — Exemption. — Chemins de fer. — (Ville et octroi du Havre.)

Doit être considérée comme affectée au service général des transports, comme le chemin de fer dont elle constitue en réalité un prolongement, la voie ferrée destinée à relier la gare d'un chemin de fer avec les bassins d'un port et à mettre en contact avec les points d'embarquement et de débarquement des marchandises la gare d'où elles seront expédiées à leurs destinations.

D'où il suit que les matériaux employés à la construction de cette voie ferrée sont exempts des droits d'octroi (art. 13 du décret du 12 février 1870).

ARRÊT

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu les articles 13 du décret du 12 février 1870 et 65 du règlement d'octroi de la ville du Havre ;

Attendu que le jugement dénoncé constate qu'aux termes de l'article 1er du cahier des charges, en date du 5 janvier 1878, la compagnie des chemins de fer de l'Ouest s'est engagée à installer à ses frais, sur les quais du port du Havre, des voies ferrées, destinées à relier la gare du chemin de fer avec les bassins du port ; qu'il ressort de là que l'objet de la création de ces voies nouvelles est de mettre directement en contact, avec les points de débarquement ou d'embarquement des marchandises, la gare d'où elles doivent être ensuite expédiées à leurs diverses destinations ; qu'ainsi ces voies sont employées au service général des transports, comme le chemin de fer proprement dit, dont elles constituent, en réalité, un prolongement, et qu'elles présentent, en raison même de leur affectation, le même caractère d'application au commerce général ; que, dès lors, en décidant le contraire et en refusant par suite d'ordonner la restitution à la compagnie par l'administration de l'octroi de la ville du Havre des sommes perçues sur les matériaux employés à la construction desdites voies ferrées, le jugement attaqué a violé les dispositions légales susvisées ;

Par ces motifs, casse et annule, etc.

(N° 82)

[19 décembre 1883.]

Cassation. — Pourvoi. — Mandataire. — Expropriation pour cause d'utilité publique. — Absence d'arrêté de cessibilité. — Magistrat directeur. — (Préfet de la Seine-Inférieure.)

Pour former valablement un pourvoi collectif, non seulement en son nom mais aussi au nom d'associés ayant agi dans un calcul individuel, le président d'un syndicat, au cas même où les actes d'association lui auraient conféré le pouvoir d'ester en justice, doit mentionner dans les actes de la procédure qu'il agit comme mandataire des propriétaires syndiqués. S'il ne le fait, le recours en cassation intervenu n'est régulièrement formé qu'en ce qui le concerne personnellement.

En l'absence d'arrêté de cessibilité ou d'une cession amiable, le tribunal saisi par le propriétaire peut, sans que la requête ait été communiquée au préfet, refuser de désigner un magistrat directeur du jury.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Sur les fins de non-recevoir opposées par l'État :

Attendu que, dans la requête présentée au tribunal civil du Havre, les requérants ont figuré et agi chacun en son nom personnel et dans son intérêt individuel et particulier pour arriver au règlement de l'indemnité à laquelle chacun pris isolément prétendait avoir droit contre l'État, et que leurs diverses demandes, quoique formées par un seul acte, n'avaient aucun lien de solidarité entre elles;

Attendu que, soit dans la déclaration du pourvoi, soit dans la dénonciation de cette déclaration au préfet, Gelée a agi seulement en qualité de président du syndicat des riverains nord de la baie de la Seine, et au besoin en son nom personnel, sans indiquer qu'il agissait en outre comme mandataire et au nom personnel des autres membres de l'association ;

D'où il suit qu'en supposant même que l'acte d'association du 17 juillet 1882 lui eût conféré les pouvoirs nécessaires pour agir en justice au nom de ses associés, les actes de la procédure en pourvoi n'ayant pas énoncé qu'il agissait en cette qualité, le

recours en cassation n'a été régulièrement formé qu'en ce qui concerne personnellement ledit Gelée :

Par ces motifs, déclare Gelée non recevable en son pourvoi, pour tous autres que lui-même ;

Au fond, en ce qui concerne Gelée personnellement, sur les deux moyens du pourvoi :

Attendu qu'en l'absence d'arrêté de cessibilité ou de cession amiable des terrains occupés, c'est à bon droit que le tribunal du Havre, sans s'arrêter au défaut de communication de la requête au préfet, a refusé de désigner un magistrat directeur du jury ; qu'en statuant ainsi par le jugement attaqué il n'a ni commis un excès de pouvoirs, ni violé l'article 14 de la loi du 3 mai 1841 et les autres textes de loi visés par le pourvoi :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 83)

[26 décembre 1883.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Cassation. — Moyen d'ordre public.

Cours et tribunaux. — Composition. — Avocat. — Serment. — (Chemins de fer d'État.)

Le moyen tiré de la composition irrégulière du tribunal qui a choisi les jurés est d'ordre public ; il ne peut pas être couvert par le consentement des parties.

L'avocat appelé à remplacer accidentellement un juge empêché n'est pas tenu de prêter le serment spécial prescrit aux magistrats.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Sur la fin de non-recevoir opposée au premier moyen :

Attendu que ce moyen, ayant pour objet la régularité de la composition du tribunal qui a choisi les jurés, est d'ordre public, et que les nullités en cette matière ne peuvent être couvertes par le consentement des parties,

Rejette la fin de non-recevoir ;

Au fond, sur le premier moyen :

Attendu qu'aucune disposition des lois relatives à la composition des tribunaux n'exige que l'avocat appelé à remplacer accidentel-

lement un juge empêché, prête le serment spécial prescrit aux magistrats ; que la qualité d'avocat, dont il a été investi en se soumettant aux lois et règlements de sa profession, le rend apte à en remplir tous les devoirs, notamment celui de remplacer les juges lorsqu'il y est appelé dans les cas prévus par les lois ;

D'où il suit que Me Lacombe, avocat, a fait régulièrement partie du tribunal de Tulle, qui a, le 8 mars 1883, procédé au choix des jurés pour l'expropriation poursuivie par l'administration des chemins de fer de l'État ;

Sur le second moyen :

Attendu que du procès-verbal qui constate les opérations du jury il résulte qu'en entrant dans la salle de leurs délibérations les jurés ont été avertis qu'ils devaient élire un président, lequel aurait voix prépondérante en cas de partage, et qu'ils devaient prendre leur décision à la majorité sur chaque question ;

Attendu dès lors qu'aucune incertitude n'a été laissée aux jurés sur l'étendue de leurs pouvoirs et le mode de formation de leur vote ; que le contraire ne résulte pas de la mention portée dans une expédition de leur délibération ; qu'elle a été prise à la majorité absolue ;

Qu'il est, en outre, constaté par ledit procès-verbal que les décisions du jury remises par le président au magistrat directeur ont été prises à la majorité des voix ;

Que le moyen manque donc en fait :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 84)

[8 janvier 1884.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Convocation. — Juré supplémentaire. — (Sieurs Ribert.)

Le magistrat directeur du jury remplace valablement par le premier juré supplémentaire un juré titulaire qui, porté sur la liste, n'a pas répondu à l'appel de son nom et qui n'a pas été touché par la citation.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Sur le premier moyen :

Attendu que des constatations du procès-verbal il résulte que,

sur la liste des jurés telle qu'elle a été dressée par le conseil général du département du Cher et par la cour d'appel de Bourges, figurait au nombre des seize jurés titulaires le sieur Gossand (Sylvestre), propriétaire à Bourges; que ledit sieur Gossand n'a pas répondu à l'appel de son nom; que, nonobstant les diligences faites par l'huissier de l'expropriant pour découvrir ce juré, celui-ci n'a pas été touché par l'assignation et qu'il était à la connaissance de plusieurs des personnes présentes à l'audience que ledit sieur Gossand était inconnu à Bourges; que, dans ces circonstances, le magistrat directeur du jury, en procédant au remplacement du sieur Gossand par le premier juré supplémentaire inscrit, n'a fait qu'une exacte application de la loi;

Sur le deuxième moyen;

Attendu que la dame de Villers a demandé au magistrat directeur de lui donner acte de ce que la commune reconnaissait n'avoir pas exproprié la moitié du lit du ruisseau limitrophe à la parcelle expropriée et au surplus de la propriété de ladite dame; que, de son côté, la commune expropriante a demandé acte de ce qu'elle protestait contre toutes reconnaissances et renonciations que la dame de Villers prétendait avoir été consenties par la commune;

Attendu que le magistrat directeur, dans ces circonstances, ne pouvait, pour se conformer à la loi, que donner acte aux parties de leurs conclusions respectives, ainsi qu'il l'a fait;

Attendu que l'allocation fixée par le jury, lequel n'avait d'ailleurs été saisi par l'exproprié, même sous la forme alternative, d'aucune demande d'indemnité relative au lit dudit ruisseau, s'applique exactement à l'objet de l'expropriation tel qu'il a été défini par le jugement d'expropriation et que l'ordonnance d'envoi en possession y est également conforme; qu'ainsi ni le magistrat directeur ni le jury n'ont violé aucune loi :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 85)

[15 janvier 1884.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jugement d'expropriation. — Noms des parties. — Nullité. — (Ville de Saint-Denis et Préfet de la Seine.)

Est nul le jugement d'expropriation rendu contre une personne qui, d'une part, n'est pas propriétaire de la parcelle frappée d'expropriation, et qui, d'autre part, n'est pas indiquée comme propriétaire par la matrice des rôles.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Statuant sur le second moyen de cassation :

Vu les articles 5 et 15 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu qu'aux termes de l'article 141 du Code de procédure civile tout jugement doit contenir les noms, profession et demeure des parties à l'égard desquelles il est rendu; que, loin d'avoir dérogé à cette règle essentielle, la loi du 3 mai 1841 l'a, au contraire, confirmée, en exigeant, par ses articles 5 et 15, que les noms des propriétaires expropriés soient indiqués tant dans les actes d'instruction que dans le jugement lui-même; qu'elle a seulement permis à l'administration, pour dégager sa responsabilité, de se conformer aux indications données par la matrice des rôles sur l'identité du propriétaire; mais que si, négligeant de s'y conformer, l'administration procède néanmoins contre un autre que le propriétaire véritable, le jugement est nécessairement nul en ce qui concerne ce dernier; qu'en effet, d'après l'article 20 de la même loi, les jugements rendus en cette matière sont passibles de cassation pour vice de forme, et qu'il n'en est pas de plus grave que l'inobservation des formes prescrites par l'article 141 du Code de procédure ;

Attendu, en fait, que d'après les documents produits les parcelles dont il s'agit au procès sont inscrites au plan cadastral de la ville de Saint-Denis, sous les nos 24 et 64 *bis*, et à la matrice cadastrale sous le nom de Lépine (Françoise-Alexandre), huissier à Pontoise; que, néanmoins, l'expropriation en a été poursuivie et prononcée sous le nom de Lépine (Jean-Baptiste), jardinier, ce qui a rendu méconnaissable l'identité du propriétaire véritable; que le jugement attaqué a donc violé les dispositions de loi ci-dessus visées et encouru la cassation, laquelle doit entraîner, par voie de conséquence, celle de la décision du jury et de l'ordonnance du magistrat directeur :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens du pourvoi.

Casse, etc.

(N° 86)

[15 janvier 1884.]

Compétence. — Marché de travaux publics. — Vidanges. — Juridiction administrative. — (Préfet de la Seine.)

Un contrat passé entre une compagnie et une commune, ayant pour objet principal la réception et la transformation des vidanges de cette commune, constitue un marché de travaux publics que la juridiction administrative peut seule apprécier dans toutes ses conséquences.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen, unique du pourvoi :

Attendu que l'arrêt attaqué, par une saine appréciation du contrat intervenu entre la compagnie anglaise des engrais et la ville de Paris, déclare que ce contrat a eu pour objet principal la réception et la transformation en engrais des vidanges provenant de Paris et du département de la Seine, en même temps que le traitement des matières existant déjà dans les bassins de la voirie de Bondy;

Attendu que la convention intervenue dans un but ainsi indiqué constitue bien un marché de travaux publics, puisqu'elle tend, par les obligations imposées à l'entrepreneur avec lequel a traité la ville, à assurer le grand service public de l'assainissement de Paris ; — que, dans un contrat de cette nature, les diverses clauses ne doivent pas être divisées et appréciées isolément les unes des autres ; — que toutes, soit qu'elles concernent le bail de l'immeuble appartenant à la ville, l'exécution des travaux d'aménagement, les conditions financières de l'opération ou la résolution du contrat, concourant, dans une certaine proportion, à l'obtention du résultat principal poursuivi par la convention, à l'objet de cette convention, doivent, par cela même, être soumises pour les contestations qu'elle peuvent faire naître à la juridiction que comporte le caractère principal du contrat ;

Attendu que, dans ces conditions, s'agissant d'un marché de travaux publics, c'est à bon droit que l'arrêt attaqué a déclaré l'incompétence des tribunaux civils, et qu'en statuant ainsi il n'a violé aucun des articles invoqués par le pourvoi :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 87)

[29 janvier 1884.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jugement d'expropriation. — Noms des propriétaires. — (Sieur Renault, maire de la commune d'Ambrières.)

Tout jugement d'expropriation doit, sous peine de nullité, contenir le nom de tous les propriétaires à l'égard desquels il est rendu. Celui dont les prétentions à la propriété ou copropriété d'une parcelle ont été révélées à l'expropriant par une instance contradictoire peut se prévaloir de l'omission de son nom.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Vu les articles 15 de la loi du 3 mai 1841 et 141 du Code de procédure civile ;

Attendu qu'aux termes dudit article 15, qui ne fait d'ailleurs que reproduire la règle générale posée dans l'article 141 du Code de procédure civile, tout jugement d'expropriation doit, sous peine d'encourir la nullité édictée par l'article 20 de la loi du 3 mai 1841, contenir les noms des propriétaires à l'égard desquels il est rendu ;

Attendu qu'il est constant, en fait, et d'ailleurs reconnu par la commune expropriante, que le terrain du passage situé entre la maison de la demoiselle Louise Brunet et celle du sieur Daniel Martin, et qui a été exproprié, ainsi que la fontaine qui y est édifiée, par le jugement du 7 juin 1882, ne porte aucun numéro sur le plan cadastral et ne figure à la matrice des rôles sous le nom d'aucun propriétaire ;

Que cependant le passage et la fontaine ont été désignés dans les actes d'instruction et dans le jugement, comme compris sous le numéro 579, section D, du plan cadastral de la commune d'Ambrières et comme appartenant à la demoiselle Louise Brunet, ce qui constitue une indication de propriété non conforme à la matrice des rôles ;

Attendu que le vice de nullité affectant de ce chef le jugement attaqué est valablement invoqué par le demandeur en cassation, dont les prétentions à la propriété ou copropriété des objets dont s'agit avaient été révélées à la commune expropriante par une

instance contradictoire, qui a maintenu ledit sieur Daniel Martin dans la possession ou copossession de la parcelle expropriée :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 88)

[30 janvier 1884.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Risques de mer. — Responsabilité. — (Sieur Galbrun.)

L'expéditeur d'un colis à destination d'outre-mer qui veut s'affranchir des risques de mer doit demander spécialement et par écrit à la compagnie des chemins de fer que ces marchandises soient assurées aux conditions du tarif international spécial; sinon la perte du colis résultant d'un cas de force majeure ne peut être mise à la charge de la compagnie. Cette compagnie ne doit donc pas garantir l'obligation d'un mandataire de l'expéditeur qui s'est chargé, envers ce dernier, à ses risques et périls, de l'expédition du colis, si ce mandataire n'a pas rempli à l'égard de la compagnie les conditions susvisées.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Vu les articles 101 et 103 du Code de commerce, et les conditions générales du tarif international franco-anglais des chemins de fer de l'Ouest et de Brighton;

Attendu qu'il est reconnu, en fait, que le colis remis par Galbrun à la compagnie de l'Ouest, pour être transporté de Paris à Londres, aux conditions du tarif international franco-anglais, a été perdu à la suite du naufrage du navire sur lequel il avait été chargé, et que, par conséquent, cette perte était le résultat d'un cas de force majeure dont la compagnie de l'Ouest n'était pas responsable; que cependant le jugement attaqué a condamné cette compagnie à garantir Galbrun des condamnations prononcées contre lui au profit de Vergnes, par le motif unique que Galbrun s'était, en qualité de commissionnaire chargé envers ce dernier, à ses risques et périls, de l'expédition du colis perdu, la compagnie du chemin de fer s'était trouvée substituée aux obligations qu'il avait prises envers Vergnes, son mandant, et devait, par conséquent, couvrir par une assurance les risques de mer auxquels la marchandise était exposée :

Attendu qu'une pareille substitution à des obligations qui ne sont pas de droit commun ne pouvait s'opérer de plein droit; qu'en effet, d'après les conditions susvisées du tarif international, l'expéditeur qui veut s'affranchir des risques de mer doit demander d'une manière spéciale et par écrit que les marchandises soient assurées par les soins de la compagnie, aux conditions indiquées par le tarif; que Galbrun qui figure seul sur la lettre de voiture, comme expéditeur, devait donc faire insérer la demande expresse d'une assurance, et imposer ainsi à la compagnie la responsabilité de la perte pouvant résulter d'un cas de force majeure; que la lettre de voiture ne contient aucune mention à ce sujet, et que d'ailleurs Galbrun n'a fait sous aucune autre forme la demande prescrite par le tarif international; que, par conséquent, la compagnie n'a pu être et n'a été, ni en fait ni en droit, substituée à des engagements que Galbrun aurait pris, à cet égard, envers le sieur Vergnes; qu'en jugeant le contraire le jugement attaqué a violé les dispositions du Code de commerce et du tarif international susvisés :

Par ces motifs, donnant défaut contre Galbrun non comparant, Casse, etc.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 89)

[23 février 1885.]

Adjudication des fournitures d'entretien des chaussées d'empierrement et des travaux de terrassements n'excédant pas 20 000 francs. — Garanties exigées des soumissionnaires.

A M. le Préfet du département de...

Monsieur le Préfet, le cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des Ponts et Chaussées en date du 16 novembre 1866, contient, à l'article 3, au sujet des conditions exigées pour être admis aux adjudications, la disposition suivante :

« Il n'est pas exigé de certificat de capacité pour la fourniture des matériaux destinés à l'entretien des routes en empierrement, ni pour les travaux de terrassements dont l'estimation ne s'élève pas à plus de 20 000 francs. »

D'un autre côté, une circulaire ministérielle en date du 20 août 1875 (*) relative à l'établissement du devis général d'entretien des routes, a permis d'imposer aux soumissionnaires « l'obli-« gation de présenter aux Ingénieurs, huit jours avant l'adjudica-« tion (à défaut du certificat de capacité qui n'est pas exigé pour « les fournitures de matériaux) un certificat de moralité et de « solvabilité délivré par le maire de leur commune, par analogie « avec ce que l'article 3 des clauses et conditions générales a « prescrit pour les entrepreneurs de travaux ».

J'ai remarqué que, depuis plusieurs années, on exige des soumissionnaires, pour cette catégorie de travaux, dans un certain nombre de départements soit un certificat de capacité, soit des certificats de moralité et de solvabilité.

En présence des dispositions contenues à l'article 4 du décret du 18 novembre 1882 (**), relatif aux adjudications et aux marchés passés au nom de l'État, et en vertu desquelles un cautionnement provisoire peut être exigé des soumissionnaires, pour être admis

(*) Voir *Annales* 1875, p. 1176.
(**) Voir *Annales* 1883, p. 189.

aux adjudications, les prescriptions de la circulaire du 20 août 1875 ne me paraissent plus justifiées.

En effet, si, d'un côté, l'Administration n'a pas le droit d'exiger, dans l'espèce, un certificat de capacité, il est évident, d'un autre côté, que les certificats de moralité et de solvabilité, quelle qu'en soit la valeur, offrent l'inconvénient d'augmenter sans utilité les formalités exigées des adjudicataires, alors que la bonne exécution des engagements peut se trouver garantie par le dépôt d'un cautionnement.

Dans ces conditions, j'ai décidé, Monsieur le Préfet, que, lorsqu'il s'agira d'adjudications ayant pour objet des fournitures d'entretien des routes dans votre département ou des travaux de terrassements n'excédant pas 20 000 francs, il conviendra de s'en tenir simplement à l'exécution des dispositions contenues au paragraphe 5 de l'article 3 du cahier des charges du 16 novembre 1866 et à l'article 4 du décret du 18 novembre 1882 d'après lequel la seule garantie exigée de l'entrepreneur consiste, s'il y a lieu, dans le versement à la Caisse des dépôts et consignations du montant du cautionnement prévu au cahier des charges de l'entreprise. Le modèle d'affiche joint à ma circulaire du 27 mars 1883 (*) devra alors, le cas échéant, être modifié dans ce sens.

J'adresse une ampliation de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
D. RAYNAL.

(N° 90)

[12 mars 1885.]

Situations définitives des crédits et des dépenses de l'exercice 1884. — Créances des exercices clos du budget sur ressources extraordinaires.

A Monsieur le Préfet du département d...

Monsieur le Préfet, le moment est venu pour MM. les Ingénieurs d'établir les situations définitives (formules 20, 31 et 32) des crédits et des dépenses de l'exercice 1884 relatifs aux services du matériel.

(*) Voir *Annales* 1883, p. 509.

A cette occasion, je dois vous donner quelques instructions au sujet de la rédaction de ces documents et des modifications que je désire y apporter, en ce qui touche les dépenses du budget sur ressources extraordinaires.

Aux termes de ma circulaire du 15 mai 1884 (*) du décret du 29 avril même année, relatifs à l'ordonnancement et au payement des créances de ce budget restées dues à la clôture des exercices, les prescriptions de la circulaire du 8 juin 1880 (**) ont cessé d'être en vigueur, à partir de l'exercice 1883. Il en résulte que les créances afférentes à cet exercice, non payées au 31 août 1884, n'ont pas été retranchées des comptes et qu'elles doivent continuer de figurer sur les états de situation définitive parmi les dépenses faites et les dépenses imputées. Les seules créances qu'il y aura lieu de retrancher, quant à présent, de ces dépenses sont celles qui, appartenant à des exercices antérieurs à 1883, n'ont pas été acquittées avant la clôture de cet exercice.

D'un autre côté, les créances qui, conformément au décret, ont été réordonnancées sur le budget sur ressources extraordinaires de l'exercice 1884, soit qu'elles se rattachent à l'exercice 1883, soit qu'elles appartiennent à un exercice antérieur, ne doivent pas être portées dans les situations définitives à l'article du compte auquel se rapporte l'entreprise qu'elles concernent.

Ces dépenses, pour le payement desquelles il a été délivré des ordonnances nominatives qu'il faut considérer comme portant ouverture de crédits, feront l'objet d'un article spécial (*Créances des exercices clos non frappées de déchéance*), article comportant des subdivisions par exercice et par rivière, canal, port, ligne de chemin de fer, ainsi que cela a lieu pour les autres dépenses des divers chapitres du budget.

Quant à celles de ces mêmes dépenses qui n'auraient pas été payées au 31 août 1885, époque de la clôture de l'exercice 1884, elles seront retirées des situations définitives dans les bureaux de l'Administration centrale et les mêmes réductions devront être faites sur les minutes conservées par MM. les Ingénieurs.

Enfin il conviendra, non seulement pour les dépenses du budget sur ressources extraordinaires, mais aussi pour celles de la deuxième section du budget (*Travaux extraordinaires*), de ne point grouper les dépenses de personnel et les frais généraux dans des articles distincts, et de faire une ventilation de ces dépenses

(*-**) Voir *Annales* 1884, p. 658 et 1880, p. 746.

entre les diverses entreprises classées dans le chapitre, afin que le compte de l'exercice puisse être présenté dans les conditions prescrites par les lois de finances.

Je vous prie, Monsieur le Préfet, de vouloir bien veiller à ce que les indications qui précèdent soient exactement suivies et de me faire parvenir les documents dont il s'agit dans le moindre délai possible.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
D. RAYNAL.

(N° 91)

[16 mars 1885.]

Chemins de fer. — Mesures de sécurité à prendre pour la protection des chantiers établis sous les tunnels des lignes à double voie.

A MM. les Administrateurs de la Compagnie d...

Messieurs, le 15 juillet dernier, cinq ouvriers de la voie, occupés à des travaux de réfection dans le tunnel de Criel, sur la ligne de Lyon à Grenoble, ont été atteints par un train de ballast qui se croisait avec un train express. L'un de ces ouvriers a été tué ; les autres ont reçu des blessures.

Le Comité de l'exploitation technique des chemins de fer, auquel a été soumis le dossier de l'affaire, a reconnu qu'il y avait lieu de prendre des mesures spéciales pour prévenir le retour de semblables accidents, et a proposé d'inviter la compagnie de la Méditerranée à insérer les dispositions ci-après dans les ordres de service relatifs à l'installation de chantiers de renouvellement de ballast, sous les tunnels traversés par des lignes à double voie :

1° *Tous les trains, quels qu'ils soient, devront marquer l'arrêt avant d'aborder le chantier de renouvellement de ballast ; ils devront traverser le chantier à la vitesse d'un homme au pas ;*

2° *Les lanternes d'avant des trains devront être allumées avant d'entrer sur la partie occupée par les ouvriers ;*

3° *Les agents chargés d'assurer les signaux à main en amont et en*

aval du chantier, devront veiller à l'exécution rigoureuse de ces prescriptions.

J'ai adopté l'avis du Comité. — Toutefois, j'ai décidé que les prescriptions qui précèdent seraient imposées à toutes les compagnies de chemins de fer et qu'elles s'appliqueraient non seulement aux chantiers de renouvellement des voies ou du ballast, mais encore à tous les chantiers de travaux d'une nature quelconque établis dans les tunnels à deux voies.

Je vous prie, en conséquence, de prendre des dispositions pour assurer l'exécution de ma décision sur votre réseau.

Veuillez, d'ailleurs, m'accuser réception de la présente circulaire.

Recevez, Messieurs, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
D. RAYNAL.

(N° 92)

[26 mars 1885.]

Les adjudications restreintes ne doivent donner lieu à aucune publicité.

A M. le Préfet du département d...

Monsieur le Préfet, l'article 2 du décret du 18 novembre 1882 (*) relatif aux adjudications et aux marchés passés au nom de l'État, dispose que les adjudications doivent être annoncées « par la voie des affiches et par tous les moyens ordinaires de publicité ».

Cette publicité a été précédemment déterminée par les circulaires ministérielles des 7 novembre 1874 et 7 novembre 1882 (**); elle comprend, outre l'affichage, l'insertion de l'avis dans le *Journal officiel* et le *Journal des travaux publics* à Paris, et dans les journaux des départements.

Les prescriptions de ces circulaires ont paru jusqu'à ce jour devoir être appliquées indistinctement à toutes les adjudications et, par suite, les adjudications restreintes ont été annoncées, comme les autres, à l'aide de l'affichage et par la voie de la presse.

En examinant la question de plus près, j'ai été amené à reconnaître que cette publicité ne présentait pas d'utilité.

(*-**) Voir *Annales* 1883, p. 189, et 1882 p. 1483.

En effet, en matière d'adjudication ordinaire, l'insertion des avis a pour but unique de provoquer une concurrence dont le Trésor bénéficie ; mais, dans l'adjudication restreinte, cette concurrence est forcément limitée aux seuls entrepreneurs agréés par l'Administration

La publicité, dans ce cas spécial, devient donc sans objet puisque, d'un côté, elle s'adresse à des entrepreneurs qui ne peuvent plus, à ce moment, être admis à prendre part à l'adjudication et que, d'un autre côté, les soumissionnaires autorisés à concourir sont prévenus directement par l'Administration des conditions et de la date de l'opération.

J'ai décidé, en conséquence, qu'à l'avenir et à titre exceptionnel, les adjudications restreintes, c'est-à-dire celles auxquelles sont seuls admis un certain nombre d'entrepreneurs portes sur une liste arrêtée par l'Administration supérieure, ne donneront lieu ni à l'affichage ordinaire, ni à l'insertion dans les journaux.

Vous veillerez, toutefois, Monsieur le Préfet, à ce que les intéressés soient exactement informés, en temps utile, des conditions et de la date de l'adjudication.

J'adresse une ampliation de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
D. Raynal.

(N° 93)

[28 mars 1885.]

Suppression du cadre auxiliaire.

A M. le Préfet du département d...

Monsieur le Préfet, à la suite de l'adoption par le Parlement du programme de grands travaux publics présenté en 1878, un cadre auxiliaire des travaux de l'État fut institué par décret du 20 décembre (*) de la même année, en vue de pourvoir, à titre temporaire, à l'insuffisance numérique du personnel des Ponts et Chaussées pour l'execution des grands travaux projetés.

(*) Voir *Annales* 1879, p. 210.

Un certain nombre de ces travaux sont aujourd'hui achevés ou le seront dans un avenir prochain. D'autre part les conventions conclues avec les compagnies de chemins de fer ont diminué dans une notable mesure la tâche du personnel de mon Administration et supprimé les conditions exceptionnelles qui avaient fait recourir au concours temporaire d'Ingénieurs et de Chefs de section étrangers au cadre permanent des Ponts et Chaussées.

J'ai dû en conséquence, suivant le vœu formel des Commissions du budget de la Chambre des Députés et du Sénat, soumettre à M. le Président de la République un projet de décret portant suppression du cadre auxiliaire. J'ai l'honneur de vous transmettre une ampliation de ce décret qui porte la date du 25 mars 1885.

En se séparant du personnel auxiliaire, l'Administration se plaît à reconnaître l'utile concours qu'elle en a reçu. La mesure qui l'atteint ne devra toutefois, aux termes de l'article 2 du décret, recevoir d'effet immédiat que pour les agents qui pourraient être licenciés dès à présent sans inconvénient pour le service. Les Ingénieurs, Chefs ou Sous-Chefs de section chargés de travaux en cours d'exécution termineront ces travaux ; mais lorsque les ouvrages auxquels ils sont actuellement employés seront achevés, ils ne pourront recevoir une autre affectation, soit dans le même service, soit en dehors et ils seront nécessairement congédiés à cette époque.

MM. les Ingénieurs en chef devront m'adresser le plus tôt possible un état nominatif de tous les agents du cadre auxiliaire employés sous leurs ordres. Ils indiqueront sur cet état la nature des occupations de chacun d'eux et la date immédiate ou éventuelle à laquelle leur licenciement pourrait être prononcé. Les Chefs ou Sous-Chefs de section qui exceptionnellement sont attachés à des services ordinaires ou à des services d'entretien, devront être remis à ma disposition dans le délai maximum de six mois.

Bien qu'aux termes de l'article 6 du décret du 20 décembre 1878, les Ingénieurs et agents du cadre auxiliaire n'aient droit à aucune indemnité lorsqu'ils cessent d'être employés, l'Administration a jusqu'ici accordé aux Ingénieurs, Chefs ou Sous-Chefs de section qu'elle a licenciés et dont les services avaient été satisfaisants, une indemnité égale à trois mois de leur traitement. La même indemnité sera allouée aux agents dont l'emploi est supprimé par le décret du 25 mars et dont les notes sont favorables.

J'adresse un exemplaire de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
D. RAYNAL.

DÉCRET

[25 mars 1885.]

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics,

Vu le décret du 20 décembre 1878 instituant, pour la période des grands travaux publics, parallèlement au cadre permanent des Ingénieurs et Conducteurs des Ponts et Chaussées, un cadre auxiliaire comprenant des Ingénieurs, des Chefs et Sous-Chefs de section ;

Considérant que les circonstances actuelles permettent d'assurer le service avec le personnel du cadre permanent.

Décrète :

Art. 1er. — Les dispositions du décret sus visé du 20 décembre 1878 sont et demeurent abrogées.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est toutefois autorisé à conserver provisoirement les Ingenieurs auxiliaires des travaux de l'État, ainsi que les Chefs et Sous-Chefs de section dont le licenciement immédiat ne pourrait se concilier avec les nécessités du service.

Art. 3. — Le Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Signé JULES GRÉVY.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux Publics,
Signé D. RAYNAL.

(N° 94)

[28 mars 1885.]

Achats de matériel et de produits pour travaux de reproduction de dessins et pièces écrites.

A M. Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

Monsieur l'Ingénieur en chef, aux termes d'une circulaire en date du 21 février 1883 (*), MM. les Ingénieurs étaient tenus de recourir à l'Administration centrale pour l'acquisition du matériel et des produits nécessaires aux travaux de reproduction rapide d'écritures et de dessins.

Cette mesure avait été prise en vue de faciliter le fonctionnement des ateliers nouvellement créés, en mettant à leur disposition des produits uniformes, de qualité excellente et à des prix sensiblement réduits; mais l'achèvement ou l'ajournement des grands travaux projetés et l'application des conventions passées avec les compagnies de chemins de fer devant nécessairement amener une réduction notable dans le travail des bureaux d'Ingénieurs, il m'a paru qu'il était possible, en présence, d'ailleurs, de l'expérience acquise par les agents chargés des travaux de reproduction, de modifier les instructions contenues dans la circulaire précitée.

J'ai décidé, en conséquence, *qu'à dater du 1er avril* 1885, MM. les Ingénieurs jouiront de nouveau de la faculté que leur laissait la circulaire n° 45, du 19 septembre 1880 (**), de procéder directement aux achats de matériel et de produits ou d'adresser leurs commandes au Ministère (Direction du Personnel, du Secrétariat et de la Comptabilité — 2e division — 3e bureau).

L'approbation et le règlement de ces dépenses auront lieu dans la forme adoptée pour les fournitures de grosse papeterie (Circulaire du 6 juillet 1880) (***). Seulement, les chefs de service devront, tant pour l'approbation des budgets de prévisions de dépenses que pour le règlement des mémoires, présenter des propositions spéciales.

En raison de l'époque déjà avancée de l'année, MM. les Ingénieurs des services intéressés m'adresseront directement, et dans

(*-**-***) Voir *Annales* 1883, p. 350, 1880, p. 836 et 1274.

le plus bref délai, un état indiquant leurs prévisions de dépenses pour assurer la marche des ateliers jusqu'au 31 décembre 1885.

Vous recevrez prochainement une nouvelle édition du Manuel des procédés de reproduction rapide à employer dans les services des Ponts et Chaussées et qui sera au courant de tous les progrès réalisés jusqu'à ce jour.

Recevez, Monsieur l'Ingénieur en chef, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
D. RAYNAL.

(N° 95)

[28 mars 1885.]

A M. le Préfet du département d...

Monsieur le Préfet, par décrets du 28 janvier 1885, la Direction de la comptabilité et la Direction des cartes, plans et archives et de la statistique graphique ont été supprimées.

J'ai l'honneur de vous informer que les services dépendant de la Direction de la comptabilité ont été rattachés à la Direction du personnel, du secrétariat et de la comptabilité, où ils formeront la 3e division de cette Direction.

Les services qui étaient précédemment placés dans les attributions de la Direction des cartes, plans et archives et de la statistique graphique ont été rattachés, savoir :

La rédaction du *Bulletin du Ministère des Travaux Publics*, au 1er bureau de la 1re division du personnel, du secrétariat et de la comptabilité ;

La publication de l'*Album de statistique graphique*, au 3e bureau de la même division, la publication de cet ouvrage restant d'ailleurs confiée, jusqu'à nouvel ordre, à M. Cheysson, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Paris ;

Le service des archives du Ministère, au 3e bureau de la 2e division du personnel, du secrétariat et de la comptabilité ;

Le service des cartes et plans et l'atelier de photographie, à l'École nationale des Ponts et Chaussées ;

La centralisation des opérations du nivellement général de la France, à la commission du nivellement.

Je vous prie de vouloir bien prendre note de ces modifications

apportées à l'organisation centrale du Ministère des Travaux Publics.

Je vous serai obligé en outre de donner des instructions pour qu'à l'avenir toutes les réponses à des communications émanant de mon Administration relatent exactement en marge la division et le bureau auxquels elles sont destinées.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
D. Raynal.

PERSONNEL.

(N° 96)

Mars 1885.

I. — INGÉNIEURS.

1° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 25 *février* 1885. — **M. Lefort**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Saint-Etienne, au service ordinaire du département de la Loire et au service des études du canal de jonction de la Loire au Rhône, est mis à la disposition de M. le Maire de Lyon pour être chargé de la Direction de la voirie municipale de cette ville.

M. Lefort remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef et sera considéré comme étant en service détaché.

2° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 2 *mars* 1885. — **M. Brière** (Alfred), Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité d'Ingénieur en Chef des lignes neuves, à la résidence de Paris.

Arrêté du 16 *mars*. — **M. Malibran** (Hippolyte), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité d'Ingénieur en Chef adjoint à l'Ingénieur en Chef du service de la voie, à la résidence de Paris.

3° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. Chatoney (Jules), Inspecteur Général de 1re classe.	29 mars 1885.

4° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. de Sansac, Ingénieur en Chef de 1re classe. . .	14 mars 1885.
M. Talabot, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite.	20 mars 1885.

5° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 23 février 1885. — M. **Lax** (Jules), Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Seine, est nommé Membre de la Commission du nivellement général de la France, en remplacement de M. **Grégoire**, précédemment appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 25 *février*. — M. **Tur** (Paul), Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Chaumont, au service du canal de la Marne à la Saône et au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, — 2e Section, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Saint-Etienne et du 1er arrondissement du service des études du canal de la Loire au Rhône, en remplacement de M. **Lefort**.

Décision du 6 *mars*. — M. **Cartier** (Jean), Sous-Ingénieur attaché au service ordinaire du département de Constantine, admis, par arrêté du 16 février dernier, à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 1er mars, est maintenu en fonctions jusqu'à la désignation de son successeur.

Arrêté du 12 *mars*. — La ligne de Puyôo à Saint-Palais est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, savoir :

A la 1re section d'Ingénieur en Chef,

Au 7e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées,

Au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines.

Idem. — La ligne de Montauban à Saint-Sulpice est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, savoir :

A la 1re section d'Ingénieur en Chef,

Au 4e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées,

Au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines.

Arrêté du 12 mars. — La ligne de Châteaubriant à Saint-Nazaire est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, savoir :

A la 2e section d'Ingénieur en Chef,

Aux 3es arrondissements d'Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines.

Idem. — La ligne de Ségré à Nantes est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest; savoir :

A la 2e section d'Ingénieur en Chef,

Au 5e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées,

Au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines.

Idem. — La section de la ligne de Pouancé (exclusivement) à Châteaubriant (inclusivement) (2e section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest), est détachée du 5e arrondissement d'Ingénieur des Ponts et Chaussées et du 2e arrondissement d'Ingénieur des Mines, pour être rattachée aux 3es arrondissements d'Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines du même service.

Idem. — Le service du Contrôle des travaux du chemin de fer de raccordement des gares de Saint-Germain-en-Laye et celui de la ligne de Barentin à Duclair et à Caudebec sont supprimés.

Les archives de ces services seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

Idem. — M. **de Larminat** (Louis), Ingénieur ordinaire de 3e classe, cesse d'être attaché au service ordinaire du département de la Lozère (arrondissement de Mende), et au service des études et travaux relatifs au régime général du bassin du Lot.

M. de Larminat reste exclusivement attaché, à la résidence de Mende, au service des chemins de fer ci-après désignés, dont l'intérim lui était confié :

1° Service de M. l'Ingénieur en Chef **Lefranc** — 1er arrondissement (ligne du Monastier à Mende).

2° Service de M. l'Ingénieur en Chef **Nicou** — 2e arrondissement (ligne de Mende au Puy — section de Mende à La Bastide);

3° Service de M. l'Ingénieur en Chef **Thouvenot** — 3e arrondissement (ligne de Florac au réseau existant — 2e section).

Idem. — M. **Maurice** (Philibert), Conducteur de 1re classe

attaché au service ordinaire du département de la Côte-d'Or, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Mende et attaché au service des études et travaux relatifs au régime général du bassin du Lot, en remplacement de M. de **Larminat**.

M. **Maurice** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 12 *mars*. — M. **Pelletreau** (Albert), Ingénieur ordinaire de 1re classe chargé de l'intérim du service de la circonscription de Philippeville et du Contrôle de l'exploitation de la ligne de Philippeville à Constantine, remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 16 *mars*. — L'emploi d'Ingénieur occupé à la résidence de Chaumont, par M. **Tur**, Ingénieur ordinaire de 2e classe appelé à une autre destination à dater du 16 mars, est supprimé.

Le 2e arrondissement du service du canal de la Marne à la Saône actuellement confié à M. **Tur** est rattaché aux attributions de M. **Mongin**, Sous-Ingénieur à Chaumont.

M. **Mongin** cesse d'être chargé de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département de la Haute-Marne qui est confié à M. **Lagout**, Ingénieur ordinaire de 1re classe déjà attaché, à la résidence de Saint-Dizier, au service de la navigation de la Marne, au service du canal de la Marne à la Saône et au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est.

Par suite des dispositions ci-dessus, les 3e, 4e et 5e arrondissements du service des canaux de la Haute-Marne prennent les nos 2, 3 et 4.

Idem. — M. **Ducrocq** (Théophile), Ingénieur ordinaire de 3e classe chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Limoges, est attaché, en outre, sous les ordres de M. l'Ingénieur en Chef **Bricka**, au service de la liquidation des travaux du chemin de fer de Limoges à Eymoutiers, en remplacement de M. **Sabouret**, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans.

Arrêté du 18 *mars*. — Le service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Douai à Orchies et à la frontière est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord.

Décision du 28 *mars*. — A l'avenir, M. **Fargue**, Inspecteur Général de 2e classe, actuellement désigné sous le double nom de **Fargue-Dioque**, sera désigné sous son nom patronymique de **Fargue** seul.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent sont nommés Conducteurs de 4e classe, savoir :

2 *mars* 1885. — **M. Falsimagne** (Louis), mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies pour être employé au service des travaux publics du Sénégal.

Il est placé dans la situation de service détaché.

14 *mars*. — **M. Jamet** (Fernand), service municipal de la Ville de Paris.

Il est placé dans la situation de service détaché.

2° CONGÉS.

16 *mars* 1885. — Est rapporté l'arrêté du 5 janvier 1885 par lequel **M. Honquely**, Conducteur de 1re classe détaché au service de la voirie départementale de la Gironde, a été remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Charente.

M. Honquely est mis, sur sa demande, en congé sans traitement.

Idem. — **M. Vinet** (Emile), Conducteur de 4e classe en congé d'un an sans traitement, est maintenu définitivement, sur sa demande, dans cette situation.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

7 *mars* 1885. — **M. Berthelot** (Eugène), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département de l'Isère est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Compagnie Française pour le dessèchement du lac Copaïs en Grèce.

23 *mars*. — **M. Didier** (Eugène), Conducteur de 3e classe en congé renouvelable à Lunéville, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années et autorisé à accepter les fonctions d'Architecte de la Société orléanaise du quartier du Châtelet, à Orléans.

4° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. Marais (Prosper), Conducteur de 4e classe, en congé illimité.	28 janvier 1885.
M. Guislain (François), Conducteur de 4e classe, en congé illimité	7 février 1885.
M. Leroy (Edouard), Conducteur de 1re classe, Loiret, service ordinaire.	1er mars 1885.
M. Lagarde (Henri), Conducteur de 4e classe, en congé illimité.	22 mars 1885.
M. Malatier (Philippe), Conducteur de 2e classe, Deux-Sèvres, service des études et travaux du chemin de fer de Niort à Ruffec.	31 mars 1885.
M. Lallement (Charles), Conducteur principal, Côte-d'Or, service du Canal de Bourgogne. .	1er avril 1885.
M. Maugé (Alexis), Conducteur de 4e classe, en congé illimité.	6 avril 1885.
M. Lhuissier (Stanislas), Conducteur de 4e classe, en congé illimité..	9 avril 1885.
M. Busson (Denis), Conducteur de 4e classe, en congé illimité.	22 avril 1885.
M. Ramond (Edouard), Conducteur de 1re classe, Gironde, service ordinaire.	24 avril 1885.

5° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Berteau (Albert), Conducteur de 4e classe, en retrait d'emploi.	5 février 1880.
M. Michaux (Michel), Conducteur principal, Indre-et-Loire, service de la 3e section de la navigation de la Loire.	4 mars 1885.

6° DÉCISIONS DIVERSES.

23 *février* 1885. — **Faucheron** (Jean-Baptiste), Conducteur de 2e classe mis précédemment à la disposition de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, pour le service de la construction du réseau nouvellement concédé, est attaché au service ordinaire du département de l'Aisne.

2 *mars*. — **M. Barreyre** (Théodore), Conducteur principal attaché, dans le département de la Gironde, au service du pont de Cubzac, passe au service ordinaire du même département.

2 *mars*. — M. **Laclôtre** (Jean), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Creuse, au service de la construction du chemin de fer de Saint-Sébastien à Guéret, passe dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive.

Idem. — M. **Valla** (Gustave), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département du Lot, passe au service ordinaire du département de la Drôme.

Idem. — M. **Girard** (Edmond), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département d'Eure-et-Loir, au service des études et travaux du chemin de fer de Dreux à Maintenon, passe dans le département de la Seine, au service central d'expérimentation des ciments.

12 *mars*. — M. **Gautier** (Léon), Conducteur de 1re classe attaché au service ordinaire du département de l'Oise, passe au service ordinaire du département d'Alger

14 *mars*. — Les Conducteurs ci-après désignés, attachés au service de la construction du chemin de fer de Montauban à Brive, passent du département de Tarn-et-Garonne dans le département du Lot :

MM. **Bouché** (Pierre), Conducteur de 2e classe;
Oliva (Joseph), Conducteur de 2e classe;
Mataly (Charles), Conducteur de 4e classe;
Ourgaut (Charles), Conducteur de 4e classe.

16 *mars*. — M. **Martin** (Louis), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département de la Côte-d'Or, passe au service du canal de Bourgogne, même département.

Idem. — M. **Rocher** (Auguste), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Orne, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Hétier**, passe au service ordinaire du même département.

Idem. M. **Dufal** (Hippolyte), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Puy-de-Dôme, au service de la construction du chemin de fer de Vichy à Ambert, passe, dans le département du Cantal, au service des études et travaux du chemin de fer de Mauriac à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis

Idem. — M. **Ricada** (Louis), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Mantes à Argenteuil, passe au service de la 3e section du Contrôle de l'Exploitation des chemins de fer de l'Ouest, même département.

M. **Ricada** reste accessoirement attaché au service du contrôle des travaux de la ligne de Mantes à Argenteuil.

16 *mars.* — Les Conducteurs ci-après désignés, attachés au service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive précédemment placés sous les ordres de M. l'Ingénieur en Chef **Lanteirès**, passent sous les ordres de M. l'Ingénieur en Chef **Daigremont**, actuellement chargé du service de cette ligne :

Département de la Haute-Vienne :

MM. **Sayous** (Jean), Conducteur de 1re classe;
Dardant (Félix), Conducteur de 4e classe.

Département de la Corrèze :

MM. **Rousier** (Henri), Conducteur de 2e classe;
Chaumette (Louis) Conducteur de 3e classe;
Marcillou (Étienne), Conducteur de 4e classe.

Idem. — M. **Mignonat** (Alexandre), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de l'Ardèche, passe, dans le département de la Haute-Garonne, au service de construction de chemin de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Bauby**.

Idem. — M. **Caralp** (Jean-Baptiste), Conducteur principal attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Pau à Oloron, passe au service ordinaire du département de l'Ariège.

18 *mars.* — M **Millet** (Paul), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Maine-et-Loire, au service de la navigation de la Mayenne et de la Sarthe, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Moynat** (Léon), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département de la Sarthe, passe dans le département de Maine-et-Loire, au service de la navigation de la Mayenne et de la Sarthe.

23 *mars.* — M. **Delpech** (Léopold), Conducteur de 2e classe en congé renouvelable au service de la République Argentine, est remis en activité et attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service de la construction du chemin de fer de Bazas à Eauze.

23 *mars.* — M. **Artaud** (Claude), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de l'Allier, passe au service ordinaire du département du Puy-de-Dôme.

23 *mars*. — **M. Sarrazin** (Pierre), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service de la construction du chemin de fer de Nontron à Sarlat, passe, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de Bazas à Eauze.

L'éditeur-gérant : DUNOD.

Paris. — Typographie J. LECLERC, 14, rue Delambre.

LOIS.

(N° 97)

[17 janvier 1885.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local dans le département de la Somme.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Somme, d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur, comprenant les lignes ci-après :

1° D'Albert à Ham, par ou près Fricourt, Carnoy, Montauban, Guillemont, Combles, le Forest, Hem, Cléry, Péronne, Mons-en-Chaussée, Athies, Mouchy-Lagache, Matigny, Saucourt et Offoy ;

2° De Matigny à Ercheu, vers Noyon, par ou près Voyennes, Rouy, Mesnil-Saint-Nicaise, Nesle, Breuil et Moyencourt ;

3° D'Albert à Montdidier, par ou près Fricourt, Bray-sur-Somme, la Neuville-lez-Bray, Chuignolles, Proyart, Rosières ou (Guillaucourt), Hangest-en-Santerre, Davenescourt, Becquigny et Fignières ;

4° D'Abbeville à Dompierre-sur-Authie, par ou près Drucat, Neuilly-l'Hôpital, Cauchy, Lamotte-Buleux, Forest-l'Abbaye, Crécy-Estrées ;

5° D'Amiens à Beaucamp-le-Vieux, par ou près Bovelles, Fluy, Bougainville (variante bleue), Molliens-Vidame, Lincheux, Hornoy et Liomer ;

6° De Doullens à Albert, par ou près Beauval, Beauquesne, Raincheval, Léalvillers, Hacheux, Mailly et Mesnil-Martinsart ;

7° De Noyelles au Crotoy, par ou près Morlaix ;

8° De Saint-Valery à Cayeux par ou près Pendé et Lanchères.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution des lignes dont il s'agit ne sont pas accomplies dans un délai de cinq ans, à dater de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département de la Somme est autorisé à pourvoir

à l'exécution des lignes ci-dessus mentionnées, comme chemins d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 16 juillet 1884, entre le préfet de la Somme, d'une part, et le sieur *Émile Level*, agissant au nom et pour le compte de la société des chemins de fer économiques, d'autre part, ainsi que du cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées conformes de ladite convention et du cahier des charges resteront annexées à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le capital de premier établissement des chemins de fer mentionnés à l'article 1er ci-dessus est fixé, à forfait, à la somme de 64 000 francs par kilomètre, sans que la longueur des lignes auxquelles ce forfait s'applique puisse excéder 300 kilomètres.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au trésor est fixé à 300 000 francs.

Art. 5. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le Ministre des Travaux Publics, sous la condition préalable des constatations prescrites par l'article 18, paragraphe final, de la loi du 11 juin 1880, après avis du Ministre des Finances et après l'achèvement et la mise en exploitation des lignes ou sections de lignes concédées.

Le capital à réaliser par l'émission des obligations ne pourra être supérieur aux dépenses d'établissement des lignes ou sections de lignes mises en exploitation, et l'émission ne sera autorisée que sous la condition que l'annuité destinée à couvrir l'intérêt et l'amortissement des titres à émettre, ne dépassera pas le montant de l'intérêt à 5 p. 100 garanti sur lesdites dépenses.

Art. 6. — Le capital de la société des chemins de fer économiques ne pourra être engagé directement ou indirectement dans une opération autre que la construction et l'exploitation des lignes qui lui sont concédées, sans autorisation préalable, par décret délibéré en Conseil d'État.

. . . . . .

Signé : JULES GRÉVY.

Le Ministre des Travaux Publics,
Signé : D. RAYNAL.

Le Ministre des Finances,
Signé : P. TIRARD.

CONVENTION.

L'an 1884, le 16 juillet,

Entre les soussignés,

M. *Léon Cohn*, Préfet du département de la Somme, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local ;

3° Du décret réglementaire du 20 mars 1882 ;

4° Des délibérations du conseil général de la Somme, en date des 3 septembre 1881, 22 avril, 30 août, 7 novembre 1882, 11 juin 1883 et 16 juillet 1884, et sous réserve de la déclaration d'utilité publique,

D'une part;

Et M. Émile Level, directeur de la société générale des chemins de fer économiques, dont le siège est à Paris, rue d'Antin, n° 7, agissant au nom et pour le compte de ladite société, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 3 novembre 1882,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le Préfet de la Somme concède à la société générale des chemins de fer économiques, qui accepte, la construction et l'exploitation du réseau de chemins de fer d'intérêt local à voie unique comprenant les lignes ci-après désignées, et qui devront avoir toutes un mètre d'écartement entre les rails :

1° Ligne d'Albert à Ham, environ	75k
2° Embranchement de Matigny à Erchen	22
3° Ligne d'Albert à Montdidier	58
4° Ligne d'Abbeville à Dompierre-sur-Authie	29
5° Ligne d'Amiens à Beaucamp-le-Vieux	49
6° Ligne de Doullens à Albert	40
7° Ligne de Noyelles au Crotoy	7
8° Ligne de Saint-Valery à Cayeux	12
Ensemble environ	292k

Étant entendu d'ailleurs que la longueur totale des lignes concédées, telle qu'elle résultera du chaînage prévu par l'article 5, paragraphe 3, ci-après, ne dépassera pas 300 kilomètres.

La compagnie se réserve le droit, mais sans augmentation de prix, d'établir à la largeur normale de 1m,445 les voies des chemins de Saint-Valery à Cayeux et de Noyelles au Crotoy.

Dans le cas où les lignes désignées ci-dessus sous les numéros 1, 4 et 5 viendraient à être prolongées vers les départements voisins, le département de la Somme s'engage à concéder les prolongements à exécuter sur son territoire à la compagnie concessionnaire, qui, de son côté, s'engage à exécuter lesdits prolongements aux conditions de la présente concession.

Art. 2. — La présente concession est faite aux conditions générales de la loi du 11 juin 1880, du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, aux conditions et dans les délais du cahier des charges ci-annexé et de la loi déclarative d'utilité publique à intervenir, ainsi qu'aux clauses et conditions particulières ci-après indiquées.

Art. 3. — Les frais des études des avants-projets faits sous la direction de M. l'Ingénieur en chef du département, tels qu'ils seront arrêtés au jour où la concession sera devenue définitive, seront remboursés par la compagnie concessionnaire, qui en versera le montant à la trésorerie générale de la Somme, dans le délai de trois mois à dater de la promulgation de la loi déclarative d'utilité publique.

Art. 4. — En cas d'insuffisance du produit brut, impôts déduits, de l'ensemble des lignes en exploitation, pour faire face aux dépenses d'exploitation et au payement des intérêts à 5 p. 100, amortissement compris, du capital de premier établissement, le département de la Somme s'engage à verser à la compagnie, pendant la durée de son exploitation et dans les termes indiqués ci-après, la somme nécessaire pour couvrir cette insuffisance, tant à l'aide de ses ressources propres et des subventions communales et particulières qu'à l'aide de la participation de l'État, telle qu'elle est définie aux articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 5. — Pour l'application de l'article ci-dessus, il est entendu :

1° Que le capital de premier établissement est fixé, à forfait, à la somme de 64 000 francs par kilomètre, soit, pour une longueur maximum de 300 kilomètres, à la somme maximum de 19 200 000 francs ;

2° Que les frais d'exploitation par kilomètre seront évalués, également à forfait, à 2 000 francs, plus trois dixièmes de la recette kilométrique brute, impôts déduits (2 000 + 0, 3 R) ;

3° Que la longueur qui servira de base au calcul des subventions annuelles sera déterminée, pour chacune des lignes, au moyen d'un chaînage contradictoire suivant l'axe de la voie principale :

(*a*) En ce qui concerne la construction, entre les aiguilles extrêmes des gares terminus, ou les aiguilles de raccordement avec d'autres lignes ;

(*b*) En ce qui concerne l'exploitation, entre les axes des bâtiments à voyageurs des lignes exploitées.

Art. 6. — Le département, quel que soit le chiffre des insuffisances des recettes sur l'ensemble des lignes exploitées, ne versera jamais annuellement, et pour sa part contributive à titre de garantie d'intérêts, une somme supérieure à 500 000 francs.

Il sera fait état du surplus des insuffisances. Le département payera à la compagnie, à raison de 4 p. 100 par an, l'intérêt sur le montant de l'excédent.

Quand la part du département dans le montant de la garantie d'intérêts sur l'ensemble des lignes exploitées sera inférieure à 500 000 francs, la différence sera affectée au remboursement en capital du montant des insuffisances.

Il est entendu d'ailleurs que l'État demeure absolument étranger à ce compte d'attente, et qu'il ne payera chaque année que sa part dans les insuffisances de l'année écoulée.

Art. 7. — La subvention annuelle du département sera payée dans les formes et conditions déterminées par le décret du 20 mars 1882 ; l'avance prévue à

l'article 9 dudit décret sera payée à la société au plus tard dans les deux mois qui suivront le dépôt fait par la société des pièces justificatives prévues par l'article 5 du même décret.

Art. 8. — Le nombre des trains sera de trois dans chaque sens sur la ligne d'Albert à Ham et de deux dans chaque sens sur les autres lignes du réseau. Pendant la saison des bains de mer, il sera de quatre dans chaque sens sur les lignes de Noyelles au Crotoy et de Saint-Valery à Cayeux.

Toutefois le département pourra exiger la mise en circulation de trains supplémentaires, qui seront payés à raison de 0f,70 par kilomètre à l'aller et au retour, étant bien entendu que la mise en circulation de ces trains n'aura pas pour effet de nécessiter une augmentation de l'effectif du matériel roulant.

Dans le cas où le matériel prévu pour la mise en circulation des trains indiqués au paragraphe 1er du présent article serait insuffisant pour effectuer les trains supplémentaires imposés par le département, les dépenses d'acquisition du matériel roulant nécessaire et les frais des installations correspondantes seront portés en augmentation du capital de premier établissement, après adhésion de l'administration et jusqu'à concurrence de 4 000 francs par kilomètre, soit de 1 200 000 francs pour l'ensemble de la concession.

Il est entendu que la présente clause ne sera pas applicable dans le cas où la société concessionnaire mettrait en circulation des trains supplémentaires de sa propre initiative.

Art. 9. — La société concessionnaire s'interdit la création de toute société d'exploitation.

Les traités d'exploitation qu'elle pourrait avoir intérêt à passer seront subordonnés à l'approbation du Gouvernement, sur l'avis conforme du conseil général.

Art. 10. — De convention expresse, il est dérogé, dans les termes du cahier des charges annexé aux présentes, aux articles 2, 3, paragraphe 2; 11, 12, 13, paragraphe 4; 15, 19, 31, paragraphe 4; 32, 34, 35, 41, paragraphe 2; 49, 56, paragraphes 1er, 4, 5, 6, 7, 10; 57, paragraphes 1er, 4, 5, 7 et paragraphe final, et 66 du cahier des charges type.

Art. 11. — Le cautionnement de l'entreprise est fixé à la somme de 600 000 francs, qui sera déposée dans le mois de la promulgation de la loi portant déclaration d'utilité publique de la concession. Les 4/5 de ce cautionnement seront rendus à la société concessionnaire par cinquièmes et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième restera consigné pendant toute la durée de la concession à titre de garantie.

Art. 12. — La présente convention ne deviendra définitive qu'après qu'elle aura été approuvée par une loi, et que l'État aura pris l'engagement de concourir, pendant toute la durée de la concession, au payement de la garantie d'intérêts, dans les limites maxima déterminées par les articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880 et par l'article 13 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882.

Art. 13. — La présente convention sera également nulle et non avenue si la loi déclarative d'utilité publique à intervenir, et qui doit en porter approbation, ne contient pas, pour la société concessionnaire, l'autorisation d'émettre des obligations dans les conditions déterminées par les lois des 28 août 1881 et

20 août 1883, déclaratives d'utilité publique des chemins de fer d'intérêt local de la Gironde et de l'Allier, concédées à la même société.

Fait double à Amiens, les jour, mois et an que dessus.

Le Préfet de la Somme,
Signé : Léon Cohn.

Le Directeur de la société générale des chemins de fer économiques,
Signé : Émile Level.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Les chemins de fer d'intérêt local qui sont l'objet du présent cahier des charges sont les suivants :

a) Ligne d'Albert à Ham, par ou près Fricourt, Carnoy, Montauban, Guillemont, Combles, le Forest, Hem, Cléry (variante bleue), Péronne, Mons-en-Chaussée, Athies, Mouchy-Lagache, Matigny, Saucourt, Offoy et Ham.

b) Embranchement de la ligne A de Matigny à Ercheu, vers Noyon, par ou près Voyennes, Rouy, Mesnil-Saint-Nicaise, Nesle, Breuil et Moyencourt.

c) Ligne d'Albert à Montdidier, par ou près Fricourt, Bray-sur-Somme, la Neuville-lez-Bray, Chuignolles, Proyart, Harbonnières, Rosières (ou Guillaucourt), Caix, Lequesnel, Hangest-en-Santerre, Davenescourt, Becquigny et Figuières.

d) Ligne d'Abbeville à Dompierre-sur-Authie, par ou près Drucat, Neuilly-l'Hôpital, Cauchy, Lamotte-Buleux, Forest-l'Abbaye, Crécy, Estrées et Dompierre-sur-Authie.

e) Ligne d'Amiens à Beaucamp-le-Vieux, par ou près Bovelles, Fluy, Bougainville (variante bleue), Molliens-Vidame, Lincheux, Hornoy, Liomer et Beaucamp-le-Vieux.

f) Ligne de Doullens à Albert, par ou près Beauval, Beauquesne, Raincheval, Léalvillers, Acheux, Mailly et Mesnil-Martinsart.

g) Ligne de Noyelles au Crotoy, par ou près Morlaix.

h) Ligne de Saint-Valery à Cayeux, par ou près Pendé et Lanchères.

Art. 2. — Les travaux de construction devront être commencés dans un délai de six mois à partir du jour où le conseil général aura statué définitivement, dans les termes des paragraphes 1 et 2 de l'article 3 de la loi du 11 juin 1880, sur les projets d'ensemble, et ils seront poursuivis de telle façon que lesdites lignes soient terminées et livrées à l'exploitation dans les délais ci-après, à partir du même jour, savoir :

Ligne A, d'Albert à Ham, deux ans;

Ligne B, de Matigny à Nesle et Ercheu, quatre ans;

Ligne C, d'Albert à Montdidier, trois ans;
Ligne D, d'Abbeville à Dompierre-sur-Authie, trois ans;
Ligne G, de Noyelles au Crotoy, deux ans;
Ligne E, d'Amiens à Beaucamp-le-Vieux, quatre ans;
Ligne F, de Doullens à Albert, cinq ans;
Ligne H, de Saint-Valery à Cayeux, deux ans.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances sans que les projets en aient été approuvés, conformément à l'article 3 de la loi du 11 juin 1880, pour les projets d'ensemble, par le conseil général, et, pour les projets de détail des ouvrages, par le Préfet, sous réserve de l'approbation spéciale du Ministre des Travaux Publics, dans le cas où les travaux affecteraient des cours d'eau ou des chemins dépendant de la grande voirie.

A cet effet, les projets d'ensemble, comprenant le tracé, les terrassements et l'emplacement des stations, seront remis au Préfet, au plus tard, dans les délais suivants du jour où la concession sera devenue définitive :

Six mois pour les lignes d'Albert à Ham et de Noyelles au Crotoy;

Huit mois pour la ligne de Saint-Valery à Cayeux;

Dix mois pour les lignes d'Albert à Montdidier et d'Abbeville à Dompierre-sur-Authie;

Quatorze mois pour les lignes de Matigny à Ercheu et d'Amiens à Beaucamp-le-Vieux;

Dix-huit mois pour la ligne de Doullens à Albert.

Le Préfet, après avoir pris l'avis de l'Ingénieur en chef du département, soumettra ces projets au conseil général, qui statuera définitivement, sauf le droit réservé au Ministre des Travaux Publics, par le paragraphe 2 de l'article 3 de la loi, d'appeler le conseil général à statuer à nouveau sur lesdits projets.

L'une des expéditions des projets ainsi approuvés sera remise au concessionnaire avec la mention de la décision approbative du conseil général; l'autre restera entre les mains du Préfet.

Avant comme pendant l'exécution, le concessionnaire aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'il jugerait utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'autorité compétente.

Art. 4. — Le concessionnaire pourra prendre copie, sans déplacement, de tous les plans, nivellements et devis qui auraient été antérieurement dressés aux frais du département.

Art. 5. — Les projets d'ensemble qui doivent être produits par le concessionnaire comprennent, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un extrait de la carte au 1/80 000;

2° Un plan général à l'échelle de 1/10 000;

3° Un profil en long à l'échelle de 1/5 000 pour les longueurs et de 1/1 000 pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison. Au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

4° Un certain nombre de profils en travers, à l'échelle de $0^m,005$ pour mètre et le profil type de la voie à l'échelle de $0^m,02$ pour mètre;

5° Un mémoire dans lequel sont justifiées toutes les dispositions essentielles du projet, et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les ouvrages d'art et les terrassements seront exécutés et les rails seront posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Le concessionnaire sera tenu d'exécuter à ses frais une seconde voie, lorsque la recette brute kilométrique aura atteint le chiffre de 35 000 francs pendant une année.

En dehors du cas prévu par le paragraphe précédent, il pourra, à toute époque de la concession, être requis par le Préfet au nom du département, et par le Ministre des Travaux Publics au nom de l'État, d'exécuter et d'exploiter une seconde voie sur tout ou partie de la ligne, moyennant le remboursement des frais d'établissement de ladite voie.

Si les travaux de la double voie requise ne sont pas commencés et poursuivis dans les délais et conditions prescrits par la décision qui les a ordonnés, l'administration pourra mettre le chemin de fer tout entier sous séquestre et exécuter elle-même les travaux.

Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer ne pourront pas recevoir une autre destination.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

Par exception, la compagnie concessionnaire pourra exécuter les lignes de Cayeux ou du Crotoy à la voie normale.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules ainsi que de leur chargement ne dépassera pas $2^m,20$ et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à $2^m,50$; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 4 mètres.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de $0^m,70$.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins $0^m,35$, et l'on ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à $0^m,90$ au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le Préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 100 mètres.

Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire,

Le maximum des déclivités est fixé à 18 millièmes, excepté sur la ligne d'Amiens à Beaucamp-le-Vieux, où il pourra être porté jusqu'à 20 millièmes.

Une partie horizontale de 40 mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du Préfet.

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations et haltes seront établies dans les localités indiquées ci-après, conformément aux avant-projets :

a) Ligne d'Albert à Ham : Albert, Bécourt, Fricourt, Mametz, Montauban, Guillemont, Combles, Hem, Cléry, Péronne, Mesnil, Bruntel, Mons-en-Chaussée, Athies, Mouchy-Lagache, Quivières, Matigny, Offoy et Ham.

b) Embranchement de Matigny à Nesle et Ercheu : Voyennes, Rouy-le-Petit, Mesnil-Saint-Nicaise, Nesle, Moyencourt, Ercheu.

c) Ligne d'Albert à Montdidier : Albert, Bécourt, Fricourt, Bray, Proyart, Rosières (ou Guillaucourt) avec les haltes et stations intermédiaires qui seront reconnues utiles sur la variante qui sera définitivement adoptée après l'enquête entre Proyart et Davenescourt, Fignières et Montdidier.

d) Ligne d'Abbeville à Dompierre-sur-Authie : Abbeville (Nord), Abbeville (Porte Dubois), Plessiel, Cauchy, Crécy et Dompierre.

e) Ligne d'Amiens à Beaucamp-le-Vieux : Amiens (Saint-Roch), Ferrières, Guignemicourt, Bovelles, Fluy, Bougainville, Molliens-Vidame, Camps, Lincheux, Hornoy, Liomer et Beaucamp-le-Vieux.

f) Ligne de Doullens à Albert : Doullens, Beauval, Beauquesne, Raincheval, Arqueves, Léalvilliers, Acheux, Mailly, Mesnil-Martinsart et Albert.

g) Ligne de Noyelles au Crotoy : Noyelles, Morlaix, le Crotoy.

h) Ligne de Saint-Valery à Cayeux : Saint-Valery, Pendé, Lanchères et Cayeux.

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires, d'accord entre le département et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le conseil général, le concessionnaire entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le Préfet, le concessionnaire entendu; si la sécurité publique l'exige, le Préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement, ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au Préfet les projets de détail de chaque gare, station ou halte, lesquels se composeront :

1° D'un plan à échelle d'un cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leur abords;

2° D'une évélation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir les communications interceptées par le chemin de fer, suivant les dispositions qui seront approuvées par l'administration compétente.

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par le Ministre des Travaux Publics ou le Préfet, suivant le cas, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour le chemin de grande communication ou d'intérêt commun, à 5 mètres pour un chemin vicinal simple, et à 4 mètres pour le chemin rural.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de 5 mètres au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de $4^{m},30$ au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de $4^{m},20$. La hauteur de ces parapets ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 1 mètre.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie exécutera les ouvrages d'art pour deux voies, la largeur des viaducs entre les parapets sera au moins de $7^{m},50$.

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par le Ministre des Travaux Publics ou le Préfet, suivant les cas, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour un chemin de grande communication, à 5 mètres pour un chemin vicinal simple, et à 4 mètres pour le chemin rural.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de $4^{m},20$ pour les chemins à une voie, et de $7^{m},50$ sur lignes ou sections pour lesquelles le concess-

sionnaire exécutera les ouvrages d'art pour deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à 2 mètres au moins au-dessus du niveau du rail. La distance verticale qui sera ménagée au-dessus des rails pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à $4^m,60$.

Art. 13. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux et particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails et contre-rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle inférieur à 45 degrés, à moins d'une autorisation formelle de l'administration supérieure.

L'ouverture libre des passages à niveau sera d'au moins 6 mètres pour les routes nationales et départementales et les chemins vicinaux de grande communication, et d'au moins 4 mètres pour tous les autres chemins.

Le Préfet déterminera, sur la proposition du concessionnaire, les types des barrières qu'il devra poser aux passages à niveau, ainsi que les abris à établir. Il peut se dispenser d'établir des abris et même de poser des barrières au croisement des chemins peu fréquentés.

La déclivité des routes et chemins aux abords des passages à niveau sera réduite à 20 millièmes au plus sur 10 mètres de longueur de part et d'autre de chaque passage.

Art. 14. — Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil de routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder $0^m,05$ par mètre pour les routes nationales et $0^m,05$ pour les routes départementales et les chemins vicinaux.

Le Préfet restera libre toutefois d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, en ce qui touche les routes départementales et les chemins vicinaux; le Ministre statuera en tout ce qui touche les routes nationales.

Art. 15. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais, pendant la durée de sa concession, en consultant notamment les règlements des syndicats des rivières, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours aurait été arrêté, suspendu ou modifié par ces travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à l'encontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins $4^m,20$ de largeur entre les parapets sur les chemins à une voie, et $7^m,50$ sur les chemins à deux voies, et ils présenteront en outre les garages nécessaires pour la sécurité des ouvriers de la voie. La hauteur des parapets ne pourra être inférieure à 1 mètre.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis par le concessionnaire pour le service du chemin de fer une voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédent de dépense qui en résultera

sera supporté, suivant les cas, par l'État, le département ou les communes intéressées, d'après l'évaluation contradictoire qui sera faite par les Ingénieurs ou les agents désignés par l'autorité compétente et par les Ingénieurs de la compagnie.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 4 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, pour les chemins à une voie, et $7^{m},50$ de largeur pour les lignes ou sections à deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à 2 mètres au moins au-dessus du niveau du rail. Des garages seront établis à 50 mètres de distance de chaque côté, et seront disposés en quinconce d'un côté à l'autre. La hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails sera de $5^{m},20$. La distance verticale qui sera ménagée entre l'intrados et le dessus des rails, pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à $4^{m},60$. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, le concessionnaire sera tenu de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais du concessionnaire, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve aucune interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les Ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. — Le concessionnaire n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité ; il sera tenu de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 15 kilogrammes au moins ou en fer du poids de 20 kilogrammes au moins par mètre courant sur les voies de circulation pour les lignes à voie de 1 mètre. Pour les lignes qui, en exécution de l'article 1er, paragraphe 2, de la convention, seraient construites à voie normale, les rails seront en acier du poids de 25 kilogrammes ou en fer du poids de 30 kilogrammes par mètre courant.

L'espacement maximum des traverses sera de $0^{m},80$ d'axe en axe.

Art. 20. — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des

murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront agréés par le Préfet. Le concessionnaire pourra, conformément à l'article 20 de la loi du 11 juin 1880, être dispensé de poser des clôtures sur toute ou partie de la voie, mais il devra fournir des justifications spéciales pour être dispensé d'en établir

1° Dans la traversée des lieux habités ;

2° Dans les partie contiguës à des chemins publics ;

3° Sur 10 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau et des stations.

Art. 21. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par le concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômages, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par le concessionnaire.

Art. 22. — L'entreprise étant d'utilité publique, le concessionnaire est investi, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et il demeure en même temps soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, le concessionnaire sera tenu, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine qui pourraient être imposés par le Ministre des Travaux Publics, ainsi que les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine seront à la charge du concessionnaire.

Art. 25. — Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. Les travaux que le Ministre des Travaux Publics pourrait ordonner à cet effet seront exécutés par les soins et aux frais du concessionnaire.

Art. 26. — Les travaux seront soumis au contrôle et à la surveillance du Préfet, sous l'autorité du Ministre des Travaux Publics.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers ouverts sur le sol des voies publiques seront éclairés et gardés pendant la nuit.

Les travaux devront être adjugés par lots et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées entre entrepreneurs agréés à l'avance; toutefois, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra obtenir de l'assemblée générale des actionnaires la sanction soit de la régie, soit du traité.

Tout marché à forfait, avec ou sans série de prix, passé avec un entrepreneur soit pour l'ensemble du chemin de fer, soit pour l'exécution des terrassements ou ouvrages d'art, soit pour la construction d'une ou plusieurs sections du chemin, est, dans tous les cas, formellement interdit.

Le contrôle, et la surveillance du Préfet auront pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 27. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que le Préfet désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, le Préfet autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit, après cette autorisation, le concessionnaire pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées. Toutefois ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer, laquelle sera faite dans la même forme que les réceptions partielles.

Art. 28. — Immédiatement après l'achèvement des travaux et au plus tard six mois après la mise en exploitation de la ligne ou de chaque section, le concessionnaire fera faire à ses frais un bornage contradictoire avec chaque propriétaire riverain, en présence d'un représentant du département, ainsi qu'un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Il fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec les agents désignés par le Préfet, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais du concessionnaire et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par le concessionnaire postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 29. — Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge du concessionnaire.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence du Préfet et aux frais du concessionnaire, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 39.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le Préfet rendra exécutoires.

Art. 30. — Le concessionnaire sera tenu d'établir, à ses frais, partout où la nécessité en aura été reconnue par le Préfet, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation sur les points où le chemin de fer traverse à niveau des routes ou chemins publics.

Art. 31. — Le matériel roulant qui sera mis en circulation sur le chemin de fer concédé devra passer librement dans le gabarit, dont les dimensions sont définies par le troisième paragraphe de l'article 7.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles ; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts, et pourront être à deux étages.

L'étage inférieur sera complétement couvert, garni de banquettes avec dossiers, fermé en verre double, muni de rideaux et éclairé pendant la nuit ; l'étage supérieur sera couvert et garni de banquettes avec dossiers ; on y accédera au moyen d'escaliers, qui seront accompagnés, ainsi que les couloirs donnant accès aux places, de gardes-corps solides d'au moins $1^{m},10$ de hauteur utile.

Les dossiers et les banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

Il y aura des places de trois classes ; on se conformera, pour la disposition particulière des places de chaque classe, aux prescriptions qui seront arrêtées par le Préfet.

L'intérieur de chaque compartiment contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

Le Préfet pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

Le concessionnaire sera tenu, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Le nombre des voitures à frein qui doivent entrer dans la composition des trains sera réglé par le Préfet en rapport avec les déclivités de la ligne.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment tenus en bon état.

Les voitures de voyageurs de toutes classes seront chauffées à l'étage inférieur, du 1er novembre au 1er mai.

Art. 32. — Le nombre minimun des trains sera de trois dans chaque sens sur la ligne d'Albert à Ham et de deux dans chaque sens sur les autres lignes du réseau.

Pendant la saison des bains de mer, il sera de quatre dans chaque sens sur les lignes de Noyelles au Crotroy et de Saint-Valery à Cayeux.

Art. 33. — Le concessionnaire supportera les dépenses qu'entraînera l'exécution des ordonnances, décrets, décisions ministérielles et arrêtés préfectoraux rendus ou à rendre par application de la loi du 15 juillet 1845 et de celle du 11 juin 1880, au sujet de la police et de l'exploitation du chemin de fer.

Le concessionnaire sera tenu de soumettre à l'approbation du Préfet les règlements de service intérieur relatifs à l'exploitation du chemin de fer.

Le Préfet déterminera, sur la proposition du concessionnaire, le minimum et le maximum de la vitesse des convois de voyageurs et de marchandises sur les différentes sections de la ligne, la durée du trajet et le tableau de la marche des trains.

TITRE III

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 34. — La durée de la concession, pour les lignes mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges, commencera à courir de la date de la loi qui approuvera la concession, et sera de quatre-vingt-dix-neuf ans.

Art. 35. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le département sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel au département.

Le département sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, sur estimation qui en sera faite à dire d'experts; et, réciproquement, si le département le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois, le département ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois. Le concessisonnaire devra lui en livrer les quantités nécessaires à l'exploitation au moins pendant trois mois.

Art. 36. — Le département aura toujours le droit de racheter la concession.

Si le rachat a lieu avant l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, il se fera conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880. Ce terme de quinze ans sera compté à partir de la mise en exploitation effective de la ligne entière, ou, au plus tard, à partir de la fin du délai qui est fixé dans l'article 2 du présent cahier des charges, sans tenir compte des retards qui auraient eu lieu dans l'achèvement des travaux.

Si le rachat de la concession entière est demandé par le département après l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, on réglera le prix du rachat en relevant les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, et en y comprenant les annuités qui auront été payées à titre de subvention; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité, qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Le concessionnaire recevra en outre, dans les six mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, suivant les deux derniers paragraphes de l'article 35, la reprise de la totalité des objets mobiliers étant ici obligatoire, dans tous les cas, pour le département.

Le concessionnaire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas où, le chemin concédé ayant été déclaré d'intérêt général, l'État sera substitué au

département dans tous les droits que ce dernier tient de la loi du 11 juin 1880 et du présent cahier des charges.

Si l'État rachète la concession passé le terme de quinze années qui est fixé dans le paragraphe 1er du présent article, le rachat sera opéré suivant les dispositions qui précèdent. Dans le cas où, au contraire, l'État déciderait de racheter la concession avant l'expiration de ce terme, l'indemnité qui pourra être due au concessionnaire sera liquidée par une commission spéciale, conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 57. — Si le concessionnaire n'a pas remis au Préfet les projets définitifs ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par les articles 2 et 3, il encourra la déchéance, qui sera prononcée par le Ministre des Travaux Publics après une mise en demeure, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Art. 58. — Faute par le concessionnaire d'avoir poursuivi et terminé les travaux dans les délais et conditions fixés par l'article 2, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, et dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1880, il encourra soit la perte partielle de son cautionnement, dans les conditions prévues par l'acte de concession, soit la perte totale de ce cautionnement, soit enfin la déchéance. Dans tous les cas, il sera statué sur la demande du département, après mise en demeure, par le Ministre des Travaux Publics, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse. Dans les deux premiers cas, le cautionnement sera reconstitué dans le mois de la décision ministérielle.

Dans le cas de déchéance, il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Nul ne sera admis à concourir à cette adjudication s'il n'a été préalablement agréé par le Préfet.

A cet effet, les personnes qui voudraient concourir seront tenues de déclarer, dans le délai qui sera fixé, leur intention, par écrit déposé à la préfecture et accompagné des pièces propres à justifier des ressources nécessaires pour remplir les engagements à contracter.

Ces pièces seront examinées par le Préfet en conseil de préfecture. Chaque soumissionnaire sera informé de la décision prise en ce qui le concerne, et, s'il y a lieu, du jour de l'adjudication.

Les personnes qui auront été admises à concourir devront faire, soit à la caisse des dépôts et consignations, soit à la trésorerie générale du département, le dépôt de garantie, qui devra être égal au moins au trentième de la dépense à faire par le concessionnaire.

L'adjudication aura lieu suivant les formes indiquées aux articles 11, 12, 13, 15 et 16 de l'ordonnance royale du 10 mai 1829.

Les soumissions ne pourront être inférieures à la mise à prix.

Le nouveau concessionnaire sera soumis aux clauses du présent cahier des charges, et substitué au concessionnaire évincé pour recevoir les subventions de toute nature à échoir, aux termes de l'acte de concession ; le concessionnaire évincé recevra de lui le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du département.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois. Cette fois, les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. Si cette seconde tentative reste également sans résultats, le concessionnaire sera définitivement déchu de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemins de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

Art. 39. — Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, le Préfet prendra immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, le concessionnaire n'a pas valablement justifié qu'il est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et s'il ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre des Travaux Publics. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

Art. 40. — Les dispositions des trois articles qui précèdent ne seraient pas applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 41. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs... Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	0 075	0 035	0 110
Voyageurs... Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe).	0 055	0 030	0 085
Voyageurs... Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe).	0 040	0 020	0 060
Enfants... Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30).	0 010	0 010	0 020
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0 070	0 030	0 100
Veaux et porcs.	0 025	0 015	0 040
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0 017	0 008	0 025
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0 220	0 180	0 400
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Albâtre. — Armes. — Café. — Denrées coloniales. — Drogues. — Epiceries. — Objets manufacturés. — Œufs. — Produits chimiques non dénommés. Gibier. — Spiritueux. — Sucre candi. — Tissus. — Viande fraiche. — Vins en bouteilles.	0 150	0 100	0 250
2e classe. — Alcool en fûts. — Bitume. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Boissons en fûts. — Bières en fûts. — Charbon de bois. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Cotons. — Cuivres. — Farines. — Fers ouvrés. — Fontes moulées. — Huiles en fûts. — Laines. Légumes farineux autres que les pommes de terre. — Pommes. — Levure sèche. — Lins bruts. — Marbre en bloc. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Riz. — Sucre raffiné. — Vins en fûts. — Vinaigres.	0 130	0 080	0 210

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
3e classe. — Ardoises. — Blés. — Chaux. — Plâtre. — Coke. — Bois de charpente. — Perches. — Planches. — Chevrons. — Madriers. — Maïs. — Minerais autres que les minerais de fer. — Meulières. — Fers en barre. — Fonte brute. — Grains. — Pommes de terre. — Pierres de taille. — Sels. — Sucre brut. — Mélasse.. .	0 110	0 060	0 170
4e classe. — Argiles. — Betteraves. — Briques. — Cailloux. — Cendres pour engrais. — Engrais. — Houille. — Marne. — Minerais de fer. — Moellons. — Pavés. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pulpes. — Sables. . . .	0 090	0 040	0 130
3e VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes. . . .	0 110	0 070	0 180
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes. . . .	0 150	0 100	0 250
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2 100	1 400	3 500
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2 600	1 800	4 400
Tender de 7 à 10 tonnes.	1 050	0 700	1 750
Tender de plus de 10 tonnes.	1 560	1 040	2 600
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner. Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou à quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0 180	0 120	0 300
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc. . . .	0 220	0 180	0 400
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0 150	0 100	0 250
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0 090	0 070	0 160

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
4e SERVICE DE POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0 450	0 350	0 800
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, pour les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de.	0 240	0 160	0 400
Et, pour les trains express, dans une voiture spéciale, au prix de.	0 900	0 600	1 500

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le Préfet, d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et les ingénieurs du contrôle. Ce chaînage sera fait, suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du Préfet ou du Ministre des Travaux Publics, suivant les distinctions résultant de l'article 5 de la loi du 11 juin 1880.

Le poids de la tonne est de 1 000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes ; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois pour les excédents de bagages et les marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes ; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes ; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à $0^f,40$.

Art. 41 *bis*. — L'administration pourra exiger que la compagnie délivre des billets d'aller et retour à des prix réduits entre deux gares quelconques de la

concession. Ces billets, valables pour une durée maximum de vingt-quatre heures, à partir du départ ou du passage du premier train de la journée jusqu'à l'arrivée du dernier train de la même journée, seront taxés à 0f,25 par franc au-dessous du tarif de l'article précédent.

Les billets d'aller et retour, avec faculté de séjour pendant une journée ou valables pendant quarante-huit heures dans les mêmes conditions que ci-dessus seront taxés à 0f,20 par franc au-dessous du même tarif.

Art. 42. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable du Préfet, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures ou compartiments de toutes classes en nombre suffisant pour toutes personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Art. 43. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 44. — Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 45 et 46 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classe pourront être provisoirement réglées par le concessionnaire; elles seront immédiatement affichées et soumises à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 45. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3 000 kilogrammes.

Néanmoins le concessionnaire ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3 000 à 5 000 kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter les masses pesant plus de 5 000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des masses indivisibles pesant plus de 5 000 kilogrammes, il devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 46. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels les règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5 000 francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédents de bagages pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

Toutefois les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédents de bagage qui pèseraient ensemble ou isolement plus de 40 kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncé dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par le préfet, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition du concessionnaire.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

Art. 47. — Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du Préfet ou du Ministre des Travaux Publics, suivant les distinctions établies par l'article 5 de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et le concessionnaire dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Art. 48. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment, avec soin,

exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconque qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux, et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception ; mention sera faite sur le registre de la gare de départ du prix total dû pour le transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription, à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains du concessionnaire et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, le concessionnaire sera tenu de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 49. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques sont expédiés et livrés, de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'il aient été présentés à l'enregistrement une heure avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise.

Le maximum de durée du trajet sera fixée par le Préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le Préfet, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition du concessionnaire, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

Le Préfet déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par le Préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 50. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que

ceux de l'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par le Préfet, sur la proposition du concessionnaire. Il en sera de même des frais de transbordement qui seront faits dans les gares de raccordement de la ligne concédée avec une ligne présentant une largeur de voie différente.

Art. 51. — Le concessionnaire sera tenu de faire, soit par lui-même, soit par un intermédiaire dont il répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront pas obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par le Préfet, sur la proposition du concessionnaire. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 52. — A moins d'une autorisation spéciale du Préfet, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le Préfet, agissant en vertu de l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 53. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs.

La même faculté sera accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance du chemin de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 54. — Dans le cas où le Gouvernement aurait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, le concessionnaire sera tenu de mettre immédiatement à sa disposition tous ses moyens de transport.

Le prix du transport qui sera opéré dans ces conditions, ainsi que le prix du transport des militaires ou marins voyageant soit en corps, soit isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, sera payé conformément aux tarifs homologués.

Dans le cas où l'État s'engagerait à fournir une subvention par annuités au concessionnaire, le prix de ces transports sera fixé à la moitié des mêmes tarifs.

Art. 55. — Le concessionnaire sera tenu, à toute réquisition, de mettre à la disposition de l'administration un ou plusieurs compartiments de deuxième classe à deux banquettes, ou un espace équivalent, pour le transport des prévenus, accusés ou condamnés, et de leurs gardiens.

Il en sera de même pour le transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans des établissements d'éducation.

L'administration pourra, en outre, requérir l'introduction dans les convois ordinaires de voitures cellulaires lui appartenant, à condition que les dimensions et le poids par essieu de ces voitures ne dépassent pas les dimensions et le poids à pleine charge du modèle le plus grand et le plus lourd qui sera affecté au service régulier du chemin de fer.

Le prix de ces transports sera réglé dans les conditions indiquées à l'article précédent.

Art. 56. — Le concessionnaire sera tenu de réserver *gratuitement* dans chacun des trains circulant aux heures ordinaires de l'exploitation un compartiment spécial de la deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches ainsi que les agents du service des postes. L'espace réservé devra être fermé, éclairé et situé à l'étage inférieur des voitures.

L'administration des postes aura le droit de fixer à une voiture déterminée de chaque convoi une boîte aux lettres dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Elle pourra installer à ses frais, risques et périls, et sous sa responsabilité, des appareils spéciaux pour l'échange des dépêches sans arrêt des trains.

L'administration des postes pourra aussi :

1° Requérir un second compartiment, s'il est nécessaire au service, dans les conditions indiquées au paragraphe 1er;

2° Requérir l'introduction de voitures spéciales lui appartenant dans les convois ordinaires du chemin de fer, à condition que les dimensions et le poids par essieu de ces voitures ne dépassent pas les dimensions et le poids à pleine charge du modèle le plus grand et le plus lourd qui sera affecté au service régulier du chemin de fer.

Les prix des transports qui pourront être requis dans les conditions ci-dessus seront payés par l'administration des postes conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'État se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuités.

Le prix de tous autres transports faits par le concessionnaire, sur la réquisition de l'administration des postes, est, dès à présent, fixé à la moitié des tarifs homologués.

La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent, sous-agent ou ouvrier d'équipe des postes et des télégraphes voyageant sur le réseau pour le contrôle ou pour l'exécution d'un service, ou chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré par le Ministre des Postes et des Télégraphes. Il sera accordé à l'agent des Postes et des Télégraphes en mission ou en service, selon son grade, une place de voiture de première classe ou de deuxième classe, si le train comporte des voitures de cette dernière classe.

Les facteurs des postes et télégraphes et les ouvriers d'équipe en service seront admis gratuitement dans les voitures de troisième classe, sur la présentation d'un part ou d'une feuille de route délivrée par l'administration des postes et des télégraphes.

Les agents que leur service oblige à des voyages répétés recevront, à la demande du Préfet, une carte de circulation d'une classe en rapport avec leur situation hiérarchique.

Les agents ou sous-agents que leur service y obligera auront accès dans les gares ou stations et sur la voie ferrée et ses dépendances pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

L'administration des postes pourra enfin exiger, le concessionnaire et le département entendus, et après s'être mis d'accord avec le Ministre des Travaux Publics, qu'un train spécial dans chaque sens soit ajouté au service ordinaire. Dans ce cas, que le chemin de fer soit subventionné ou non, le montant intégral des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposé au concessionnaire, déduction faite des produits qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'administration des postes suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désacord des arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

Les employés chargés de la surveillance du service des postes, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches et à la levée des boîtes, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure du chemin de fer.

Si le service des postes exige des bureaux d'entrepôt de dépêches dans les gares et les stations, le concessionnaire sera tenu de lui fournir l'emplacement nécessaire ; cet emplacement sera déterminé sous l'approbation du Ministre des Travaux Publics ; l'administration des postes en payera le loyer dans le cas où le chemin de fer ne serait pas subventionné par l'État.

Lorsque le concessionnaire voudra changer les heures de départ des convois ordinaires, il sera tenu, dans tous les cas, d'avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

Art. 57. — Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais, s'il en est requis par le Ministre des Travaux Publics, les lignes et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation. Il devra toutefois, avant l'établissement des lignes, se pourvoir de l'autorisation du Ministre des Postes et des Télégraphes.

Les frais de toute nature résultant de l'établissement et de l'entretien des communications télégraphiques qui lui sont propres sont à la charge du concessionnaire.

Il pourra, avec l'autorisation du Ministre des Postes et des Télégraphes, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, sur les points où une ligne semblable existe le long de la voie ; il ne pourra s'opposer à ce que l'État se serve des poteaux qu'il aura établis, afin d'y accrocher ses propres fils.

Le concessionnaire est tenu de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi des appareils télégraphi-

ques, ainsi que l'organisation, à ses frais, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

Le Gouvernement aura la faculté de faire le long des voies toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ou de plusieurs lignes télégraphiques, sans nuire au service du chemin de fer. Il pourra aussi déposer sur les terrains dépendant du chemin de fer le matériel nécessaire à ces lignes ; mais il devra le retirer dans le cas où il serait reconnu par le Préfet que le concessionnaire a besoin de ces terrains pour le service du chemin de fer.

Sur la demande du Ministre des Postes et des Télégraphes, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et le matériel de ligne ou de poste destiné à être entreposé à couvert.

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents ordinaires les fils des lignes télégraphiques, de donner aux employés des télégraphes connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture des fils télégraphiques, les employés du concessionnaire auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

En cas de rupture des fils télégraphiques ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'Inspecteur-Ingénieur de la ligne télégraphique pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Il sera alloué au concessionnaire une indemnité de cinquante centimes par kilomètre parcouru par la machine, quand le dommage ne proviendra pas du fait du concessionnaire ou de ses agents.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu, aux frais du concessionnaire, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

Le concessionnaire ne pourra se refuser à recevoir et à transmettre les télégrammes officiels par ses fils et appareils, et dans des conditions qui seront déterminées par le Ministre des Postes et des Télégraphes.

Dans le cas où le Ministre des Postes et des Télégraphes jugera utile d'ouvrir au service privé certaines gares de la ligne, et il devra s'entendre avec le concessionnaire pour régler les conditions et le prix de ce service.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 58. — Dans le cas où le Gouvernement, le département ou les communes ordonneraient ou autoriseraient la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, le concessionnaire ne pourra s'opposer à ces travaux ; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucun frais pour le concessionnaire.

Art. 59. — Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemins de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans tout autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part du concessionnaire.

Art. 60. — Le Gouvernement, le département et les communes auront le droit de concéder de nouveaux chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

Le concessionnaire ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, une indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucun frais particulier pour le concessionnaire.

Les concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation du paragraphe 1er de l'article 31, ainsi que des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leur voitures, wagons et machines sur le chemin objet de la présente concession, pour lequel cette faculté, sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans ce cas, lesdits concessionnaires ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où les divers concessionnaires ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le Ministre des Travaux Publics statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

Le concessionnaire ne pourra toutefois être tenu à admettre sur ses rails un matériel dont le poids serait hors de proportion avec les éléments constitutifs de ses voies.

Dans le cas où un concessionnaire d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où le concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les concessionnaires seraient tenus de s'arranger entre eux de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celui des concessionnaires qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les concessionnaires ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toutes les lignes, l'administration y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

Le concessionnaire sera tenu, si l'autorité compétente le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

Il sera fait un partage équitable des frais communs résultant de l'usage desdites gares, et les redevances à payer par les compagnies nouvelles seront, en cas de dissentiment, réglées par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des gares, il sera statué, le concessionnaire entendu, savoir :

Par le Préfet, si les deux chemins sont d'intérêt local et situés dans le même département;

Par le Ministre, si les deux lignes ne sont pas situées dans le même département, ou si l'un des deux chemins est d'intérêt général.

Art. 61. — Le concessionnaire sera tenu de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumet re aux conditions prescrites ci-après, demanderait un embranchement ; à défaut d'accord, le Préfet statuera sur la demande, le concessionnaire entendu.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires, et sous le contrôle du Préfet. Le concessionnaire aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

Le Préfet pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

Le Préfet pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

Le concessionnaire sera tenu d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

Le concessionnaire amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et de marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures lorsque l'embranchement n'aura pas plus de 1 kilomètre. Ce temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par le concessionnaire, il pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par le Préfet seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par le concessionnaire, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficultés, il sera statué par l'administration, le concessionnaire entendu.

Les propriétaires d'embranchement seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le Préfet pourra, sur la plainte du concessionnaire, et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure, et sans préjudice de tous dommages-intérêts que le concessionnaire serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser le concessionnaire de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, il est autorisé à percevoir un prix fixe de 0f,12 par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, 0f,04 par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera 1 kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par le Préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Tout wagon envoyé par le concessionnaire sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surchage, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. Le concessionnaire sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de 3 500 kilogrammes déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera revisé par le Préfet, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais du concessionnaire.

Art. 62. — La contribution foncière sera établie en raison de la surface des

terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances : la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge du concessionnaire.

Art. 63. — Les agents et gardes que le concessionnaire établira soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 64. — Il pourra être institué près du concessionnaire un ou plusieurs commissaires chargés d'exercer une surveillance spéciale sur tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des agents du contrôle.

Art. 65. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par le concessionnaire.

Afin de pourvoir à ces frais le concessionnaire sera tenu de verser chaque année, à la caisse centrale du trésorier-payeur général du département, une somme de 50 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé.

Si le concessionnaire ne verse pas la somme ci-dessus réglée aux époques qui auront été fixées, le Préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions directes, au profit du département.

Art. 66. — Dans le mois de la déclaration d'utilité publique, le concessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 600 000 fr. en numéraire ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avance des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 67. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Amiens.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressé sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Somme.

Art. 68. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Somme, sauf recours au Conseil d'Etat.

Art. 69. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

Vu pour être annexé à la convention en date de ce jour.

A Amiens, le 16 juillet 1884.

Le Directeur de la Société Générale, des chemins de fer économiques,
Signé ÉMILE LEVEL.

Le Préfet de la Somme,
Signé LÉON COHN.

DÉCRET.

(N° 98)

[7 juin 1884.]

Décret qui institue des Commissaires généraux chargés de surveiller, dans l'intérêt de l'État, tous les actes de la gestion financière des compagnies de chemins de fer.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics;

Vu les cahiers des charges annexés aux conventions passées entre l'État et les compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du Midi, de Paris à Orléans et de l'Ouest, et approuvées par les décrets des 26 juin 1857, 11 juin 1859, 19 juin 1857, 1er août 1857, 19 juin 1857 et 11 juin 1859;

Vu les cahiers des charges annexés aux conventions passées entre l'État et les compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée (réseau algérien) de Bône-Guelma et prolongements, de l'Est-Algérien et de l'Ouest-Algérien, et approuvées par le décret du 11 juin 1860 et les lois des 26 mars 1877, 9 août 1880, 22 août 1881;

Vu spécialement l'article 66 des cahiers des charges ci-dessus visés des compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Lyon et à la Méditerranée (réseau français et algérien), du Midi, de Paris à Orléans et de l'Ouest, et l'article 64 des cahiers des charges également ci-dessus visés des compagnies de Bône-Guelma et prolongements, de l'Est-Algérien et de l'Ouest-Algérien, lesdits articles ainsi conçus :

« Il sera institué près de la compagnie un ou plusieurs Inspec-« teurs ou Commissaires chargés spécialement de surveiller les « opérations de la compagnie pour tout ce qui ne rentre pas dans « les attributions des Ingénieurs de l'État. »

Décrète :

Art. 1er. — Il est institué, sous l'autorité du Ministre des Travaux Publics, des Commissaires généraux chargés, dans l'intérêt de l'État, de surveiller tous les actes de la gestion financière des compagnies de chemins de fer.

Art. 2. — Les Commissaires généraux sont chargés notamment :

De veiller à l'exécution des statuts des compagnies;

De contrôler, tant à ce point de vue qu'en ce qui touche les intérêts du trésor, les délibérations des conseils d'administration;

De surveiller les opérations d'émission et d'amortissement d'obligations, de placements de fonds, d'achats de valeurs, de reports ou escomptes de papiers.

Art. 3. — Les compagnies communiquent aux Commissaires généraux, à toute époque, mais sans déplacement, les registres de leurs délibérations, leurs livres et écritures de comptabilité, la correspondance et tous documents nécessaires pour constater leur situation active et passive.

Elles leur font ouvrir, tant au siège social qu'au dehors, les bureaux de comptabilité, les ateliers, les magasins, les dépôts de matières et de valeurs de toute nature, y compris les deniers en caisse et les effets en portefeuille.

Art. 4. — Les Commissaires généraux peuvent assister à toutes les séances des assemblées générales des actionnaires et requerir l'insertion de leurs observations au procès-verbal.

Art. 5. — Lorsqu'ils croiront reconnaître que des travaux, des traités, des marchés, et tous autres faits de gestion pouvant affecter soit la recette, soit la dépense, sont inutiles ou nuisibles aux intérêts du trésor, ils pourront requérir la réunion immédiate des conseils d'administration pour délibérer sur les observations qu'ils auraient à leur soumettre, auxquels cas ils assisteraient aux séances des conseils d'administration, et leurs observations seraient inscrites au procès-verbal.

Art. 6. — Lorsqu'ils auront à exercer à l'égard d'une compagnie de chemins de fer les pouvoirs qui leur sont conférés par l'article 3 du présent décret, ils pourront être assistés par l'Inspecteur général des finances chargé du contrôle financier de cette compagnie.

Art. 7. — Les Commissaires généraux peuvent être chargés de toutes missions concernant le service des chemins de fer.

Art. 8. — Les Commissaires généraux sont nommés par décret du Président de la République, sur la proposition du Ministre des Travaux Publics.

Ils sont au nombre de quatre.

Un arrêté ministériel détermine les réseaux dont chacun d'eux est chargé.

. . . . . .

(N° 99)

[26 juin 1884.]

Décret qui fixe le traitement des Commissaires généraux des chemins de fer.

Le Président de la République française,

Vu le décret en date du 7 juin 1884 instituant, sous l'autorité du Ministre des Travaux Publics, des Commissaires généraux chagés, dans l'intérêt de l'État, de surveiller tous les actes de la gestion financière des compagnies de chemins de fer;

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics,

Décrète :

Art. 1er. — Le traitement annuel des Commissaires généraux des chemins de fer est fixé à 12 000 francs.

Leurs frais de mission leur seront remboursés sur états approuvés par le Ministre des Travaux Publics.

. . . . . .

(N° 100)

[26 juin 1884.]

Décret concernant les Inspecteurs des Finances nommés Commissaires généraux des chemins de fer.

Le Président de la République française,

Vu le décret du 7 juin 1884 instituant, sous l'autorité du Ministre des Travaux Publics, des Commissaires généraux chargés, dans l'intérêt de l'État, de surveiller tous les actes de la gestion financière des compagnies de chemins de fer;

Vu le décret en date de ce jour fixant à 12 000 francs le traitement annuel des Commissaires généraux des chemins de fer.

Vu l'article 65 du décret du 31 mars 1862 portant règlement général sur la comptabilité publique; . . . .

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics,

Décrète :

Art. 1er. — Les Inspecteurs des Finances nommés Commissaires

généraux des chemins de fer et conservant en outre leurs fonctions dans les services généraux du Ministère des Finances recevront seulement, sur les fonds du Ministère des Travaux Publics, la moitié du traitement du 12 000 francs fixé par le décret de ce jour ci-dessus visé.

. . . . . .

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 101)

[14 novembre 1884.]

Communes. — Chemins vicinaux. — Rues. — Anticipation. — Procès-verbal. — Arrêté d'alignement non publié. — Construction d'après les limites anciennes. — Contravention. — Compétence. — (Sieur Bigot.)

L'arrêté préfectoral qui a fixé les alignements d'un chemin vicinal conformément au plan annexé, ne peut être obligatoire lorsqu'il n'est pas établi qu'il ait été porté à la connaissance des intéressés, ni qu'il leur ait été donné avis, par affiche ou autrement, du dépôt à la mairie.

En conséquence, les propriétaires riverains qui ont élevé leurs constructions d'après l'alignement antérieur ne peuvent être poursuivis devant le conseil de préfecture pour anticipation sur les limites assignées au chemin vicinal par l'arrêté précité ; d'autre part le fait d'avoir exécuté leurs travaux sans qu'un alignement ait été régulièrement délivré, ne constitue pas une contravention dont il appartienne au conseil de préfecture de connaître : elle ne pourrait être déférée qu'à l'autorité judiciaire.

Procédure. — Procès-verbal dressé non contre les femmes et mineurs propriétaires du mur reconstruit en dehors de l'alignement, mais contre le mari administrateur de leurs biens. Régularité (*).

Vu les deux requêtes... pour le sieur Bigot... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — deux arrêtés des 21 décembre 1880 et 7 janvier 1881, par lesquels le conseil de préfecture de la Manche, statuant sur les poursuites dirigées contre ledit sieur Bigot pour avoir empiété par la construction d'un mur sur le chemin vicinal ordinaire n° 29 de la commune de Pirou, a rejeté l'exception préjudicielle tirée par lui de ce qu'il n'est pas propriétaire du domaine dont dépend la construction et l'a condamné à restituer

(*) Voy. 2 juillet 1880, Hubert, *Ann.* 1881, p. 150.

le terrain occupé et à remettre les lieux dans l'état antérieur à la construction du mur ;

Ce faisant, en ce qui concerne le premier arrêté, attendu que si, en cas d'empiètement sur le domaine public, l'amende qui constitue la pénalité doit être prononcée contre l'auteur de la contravention quel qu'il soit, l'action en revendication, la seule qui en matière de voirie vicinale soit de la compétence de la juridiction administrative ne peut être dirigée que contre le propriétaire qui a tenté de réunir à sa propriété une partie de la voie publique ; que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné à la restitution du terrain occupé par le sieur Bigot qui n'a pas agi comme propriétaire de l'immeuble duquel dépend le mur appartenant à sa femme et à son beau-frère mineur ; et en ce qui concerne le second arrêté, attendu que, l'administration ne justifiant point que le plan d'alignement a été publié conformément aux règlements, les propriétaires riverains n'étaient pas tenus de se conformer aux dispositions de ce plan ; que le mur ayant été reconstruit sans modification d'emplacement, la reconstruction ne pouvait constituer un de ces empiètements sur le domaine public vicinal qu'il appartient à la juridiction administrative de réprimer, mais devait être considérée comme un travail confortatif ne pouvant donner lieu à poursuite que devant l'autorité judiciaire ; qu'enfin le sieur Bigot ayant reconstruit suivant l'alignement indiqué par les agents du service vicinal ne peut être condamné à démolir la construction établie de bonne foi et qui n'empiète sur la voie publique que par suite de l'erreur de l'administration ; par ces motifs en annulant le premier arrêté attaqué, et, subsidiairement, en annulant le second, renvoyer ledit sieur Bigot des fins de la poursuite, sans dépens ;

Vu les observations du Ministre de l'Intérieur tendant au rejet des pourvois et au maintien des arrêtés attaqués par les motifs que le sieur Bigot ayant ordonné et dirigé la construction du mur en son propre nom et non comme intermédiaire, la poursuite devait être dirigée contre lui aussi bien s'il avait agi comme administrateur des biens de sa femme que s'il avait agi comme propriétaire ; que l'administration n'est pas tenue de justifier de la publication d'un plan d'alignement très ancien, alors que ce plan ayant été adopté après enquête, et constamment appliqué sans difficultés, il y a présomption que toutes les formalités légales ont été remplies ; que l'ancien mur en saillie ayant été détruit, le terrain s'était trouvé réuni de plein droit à la voie publique, et la construction du nouveau mur constituait un empiètement dont rien ne justifie-

rait l'assimilation à un travail confortatif; que les indications données verbalement par les agents du service vicinal ne pouvaient tenir lieu d'un alignement régulier délivré par l'autorité compétente c'est-à-dire, dans l'espèce, par le maire;

Vu la loi du 9 ventôse an XIII et celle du 21 mai 1836;

Considérant que les deux arrêtés attaqués ont été rendus au cours d'une même poursuite dirigée contre le sieur Bigot à la suite du procès-verbal susvisé; qu'ainsi il y a lieu de joindre les deux pourvois pour y statuer par une seule décision;

Sur le recours formé contre l'arrêté du 21 décembre 1880 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Bigot administre la propriété de la dame Bigot, sa femme, et du mineur Rapally, son beau-frère; que c'est par ses ordres qu'un mur a été reconstruit en saillie sur l'alignement et qu'il a reconnu devant le conseil de préfecture le fait à lui imputé; que, dans ces circonstances, le sieur Bigot n'est pas fondé à demander à être mis hors de cause;

Sur le recours formé contre l'arrêté du 7 janvier 1881 :

Considérant qu'il n'est pas justifié que l'arrêté par lequel, en 1864, le préfet de la Manche a fixé les alignements du chemin vicinal n° 29, de la commune de Pirou conformément au plan annexé audit arrêté ait été porté à la connaissance des intéressés, ni qu'il ait été donné avis, par affiche ou autrement, du dépôt à la mairie; que par suite ledit plan ne saurait être regardé comme ayant eu un caractère obligatoire, et que le sieur Bigot, qui a élevé sa construction d'après l'alignement des constructions antérieures, ne peut être poursuivi pour avoir anticipé sur les limites que l'arrêté précité avait assignées au chemin; qu'au cas où il aurait exécuté ses travaux sans que l'alignement lui ait été régulièrement délivré par l'autorité compétente, c'est à l'autorité judiciaire qu'il aurait appartenu de statuer sur la contravention qui en serait résultée... (Arrêté du 7 janvier annulé. Sieur Bigot renvoyé des fins du procès-verbal. Surplus des conclusions rejeté).

(N° 102)

[14 novembre 1884.]

Pensions civiles. — Gastralgie contractée dans l'exercice des fonctions de Conducteur des Ponts et Chaussées et ayant fait obtenir audit fonctionnaire un congé illimité, mais sans être de nature à

l'empêcher de reprendre son service. — Rejet d'une demande de pension exceptionnelle pour infirmités. — (Sieur Dupont.)

Vu la requête pour le sieur Dupont... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision du 4 décembre 1883 par laquelle le Ministre des Travaux Publics a rejeté sa demande tendant à l'allocation d'une pension de retraite à titre exceptionnel pour infirmités ;

Ce faisant, attendu que la gastralgie dont il souffre a été occasionnée par les occupations sédentaires auxquelles l'astreignait son service et par les travaux excessifs auxquels il a été assujetti ; que cette affection, qui l'a obligé à demander en 1863 sa mise en congé illimité, l'a placé depuis cette date dans l'impossibilité de reprendre ses fonctions ; qu'ainsi le sieur Dupont se trouve dans les conditions prévues par l'article 11, § 3, de la loi du 9 juin 1853, pour obtenir une pension ; le renvoyer devant le Ministre des Travaux Publics à l'effet d'y être procédé à la liquidation de sa pension ;

Vu la loi du 9 juin 1853, notamment l'article 11 ;

Considérant que, si le sieur Dupont a obtenu en 1864, un congé à raison d'une gastralgie contractée dans l'exercice de ses fonctions de Conducteur des Ponts et Chaussées, il n'est pas établi que cette maladie l'ait mis hors d'état de reprendre son service ; qu'ainsi le sieur Dupont ne saurait être considéré comme s'étant trouvé par suite de ses infirmités dans l'impossibilité de continuer ses fonctions ; que, dès lors c'est avec raison que le Ministre des Travaux Publics a rejeté sa demande tendant à l'allocation d'une pension de retraite par application de l'article 11, § 3, de la loi du 9 juin 1853..: (Rejet.)

(N° 103)

[14 novembre 1884.]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Réclamations. — Délai. — Expertise. — (Sieur Formet contre commune de Jussey.)

Lorsque l'entrepreneur a refusé d'accepter le décompte présenté par la commune, le conseil de préfecture peut fixer le montant du solde à une somme inférieure à celle qui avait été indiquée dans le décompte, en tenant compte d'erreurs matérielles relevés par les experts.

La délibération d'un conseil municipal qui décidé qu'à raison de

malfaçons constatées, les travaux ne seront reçus que sous déduction de moins-value, est-elle opposable à l'entrepreneur faute par celui-ci d'avoir réclamé dans le délai de dix jours? — Non résolu : — *dans l'espèce il n'est pas justifié de la notification de cette délibération.*

Procédure. — Expertise. — L'entrepreneur qui a pris part, sans protestation ni réserve, aux opérations de l'expertise, n'est pas recevable à en contester la régularité (*).

Intérêts réclamés antérieurement à la réception définitive : rejet (**).

Vu la requête pour le sieur Formet... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté, en date du 7 décembre 1881, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Saône a fixé à 2 400 francs les sommes dues à cet entrepreneur et a rejeté diverses réclamations relatives au décompte de son entreprise ;

Ce faisant, attendu que l'expertise ordonnée par un précédent arrêté du conseil de préfecture est irrégulière; que les experts auraient dû être désignés conformément à l'article 303 du Code de procédure civile et que l'expert choisi pour représenter la ville de Jussey aurait dû être récusé par application de l'article 283 du même Code ; qu'au fond le décompte présenté à l'entrepreneur ne pouvait être ultérieurement modifié par l'architecte directeur des travaux, au nom de la ville de Jussey ; que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture a réduit à 2 400 francs la somme de 3 366 francs que la ville elle-même reconnaissait devoir ; déclarer l'expertise nulle et statuant au fond, allouer au requérant ses conclusions de première instance ; subsidiairement, décider que c'est à tort que le conseil de préfecture, homologuant le rapport des experts, n'a pas rétabli au décompte du sieur Formet : 1° la somme de 752f,06 dont la réduction a été opérée pour parementage défectueux ; 2° la somme de 200 francs qui aurait dû lui être allouée à raison de 250 mètres de rejointoiements : 3° la somme de 415f,80 qui a été déduite du prix fixé par le devis pour les dalles de recouvrements ; accorder au sieur Formet les sommes ci-dessus indiquées avec les intérêts, les intérêts des intérêts et les dépens.

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 18 juillet 1837 ;

Sur le moyen tiré de ce que l'expertise serait irrégulière :

(*) Voy. 11 mai 1883, Pechwerty, *Ann.* 1884, p. 110.

(**) Rap. 2 décembre 1882, syndicat d'Arc et d'Arvan, *Ann.* 1882, p. 1359.

Considérant que le sieur Formet a pris part à toutes les opérations faites par les experts sans protestation ni réserve ; qu'ainsi il ne peut contester la régularité de l'expertise ;

Sur les conclusions du sieur Formet tendant à faire décider que le conseil de préfecture ne pouvait fixer le montant du solde des travaux à une somme inférieure à celle de 3 366f,38 figurant au décompte, joint au procès-verbal de réception provisoire dressé le 25 octobre 1879 par l'architecte directeur des travaux :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Formet a refusé d'accepter le décompte qui lui a été présenté au nom de la ville de Jussey ; que ledit décompte ne faisait pas obstacle à ce qu'à la suite de la demande d'expertise formée par le sieur Formet, la ville de Jussey obtint du conseil de préfecture la rectification des erreurs matérielles que les experts ont constatées dans le mesurage des travaux ; qu'ainsi le sieur Formet n'est pas fondé à demander par ce motif la réformation de l'arrêté attaqué ;

Sur les conclusions du sieur Formet tendant à faire décider que c'est à tort que des retenues ont été opérées sur les prix du bordereau et à faire porter au décompte : 1° 752f,06 pour 884mc,66 de parements ; 2° 415f,80 pour 198 mètres de dalles de recouvrement ; 3° 200 francs pour 250 mètres de rejointoiements :

Considérant que pour faire rejeter ces réclamations du sieur Formet, la ville de Jussey soutient que par une délibération du 10 avril 1879 le conseil municipal a décidé qu'à raison des malfaçons relevées par l'architecte, les travaux exécutés par cet entrepreneur ne seraient reçus que moyennant des réductions pour la moins-value des parements et des dalles de recouvrement, et que le sieur Formet n'ayant pas protesté contre ladite délibération dans le délai de dix jours qui lui avait été imparti ne serait pas recevable à réclamer les sommes ci-dessus indiquées ;

Considérant que la ville de Jussey n'établit pas que cette délibération ait été notifiée au sieur Formet ; que, si les réclamations de cet entrepreneur sont dès lors recevables, il résulte de l'instruction que les parements des murs ont présenté des malfaçons, que les dalles de recouvrement n'ont pas été exécutées avec les sujétions prévues au devis, qu'enfin les 250 mètres de rejointoiements dont le prix est réclamé par l'entrepreneur ont dû être démolis comme défectueux ; qu'il suit de là que c'est avec raison que le conseil de préfecture a maintenu les réductions proposées par les experts sur les prix du bordereau concernant les parements et les dalles de recouvrement et a autorisé la ville de Jussey à ne pas tenir compte au sieur Formet des 250 mètres de rejointoiements ; qu'ainsi il n'y

a pas lieu d'augmenter les sommes allouées par le conseil de préfecture;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que c'est avec raison que le conseil de préfecture les a mis à la charge du sieur Formet;

Sur les intérêts :

Considérant que le sieur Formet ne peut réclamer les intérêts des sommes qui lui restent dues avant la réception définitive des travaux qui n'avait pas eu lieu le 6 novembre 1879, date de sa demande d'intérêts; que, dès lors, il n'est pas fondé à se plaindre que le conseil de préfecture n'ait pas fait droit sur ce point à ses conclusions;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Formet a demandé le 1er mai 1882 et le 23 novembre 1883 les intérêts des intérêts échus auxdites dates; que la date de la réception définitive n'étant pas indiquée au dossier, il y a lieu de décider que les intérêts des sommes qui restent dues au sieur Formet porteront eux-mêmes intérêt à son profit à partir du 1er mai 1882 et du 23 novembre 1883, s'il justifie qu'auxdites dates, il lui était dû plus d'une année d'intérêts... (Rejet de la requête. Les intérêts des sommes qui restent dues au sieur Formet ne courront à son profit qu'à partir de la réception définitive des travaux. Le sieur Formet aura droit aux intérêts des intérêts échus le 1er mai 1882 et le 23 novembre 1883, s'il justifie qu'auxdites dates il lui était dû plus d'une année d'intérêts. Les dépens seront supportés par le sieur Formet.)

(N° 104)

[14 novembre 1884.]

Travaux publics. — Architecte communal. — Honoraires. — Rédaction des plans et devis non suivie d'exécution. — (Ville de Rochefort contre sieur Mongeaud.)

L'allocation à un architecte d'un traitement fixe et de remises proportionnelles réduites à 2 p. 100 pour travaux neufs, n'est pas exclusive de l'allocation d'une partie des honoraires proportionnels à son travail lorsqu'il a préparé, sans les exécuter, des plans et devis utiles à la ville; mais ces remises ne lui sont dues que sur les travaux complets et utiles (*).

(*) Voy. 15 avril 1881, Amé, *Ann.* 1882, p. 952, et la note.

Vu la requête et le mémoire ampliatif présentés pour la ville de Rochefort... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du conseil de préfecture de la Charente-Inférieure du 11 août 1882 dans les dispositions de cet arrêté par lesquelles le conseil de préfecture a condamné la ville de Rochefort à payer au sieur Mongeaud, architecte, une somme de 6 792f,74 à titre d'honoraires pour la rédaction de divers plans et projets de travaux non exécutés par lui;

Ce faisant, attendu qu'aux termes d'un traité intervenu entre la ville de Rochefort et le sieur Mongeaud celui-ci devait recevoir un traitement fixe de 3 000 francs comme architecte de la ville, et des honoraires proportionnels de 2 p. 100 pour les travaux neufs qu'il ferait exécuter ; que le sieur Mongeaud a préparé divers projets relatifs à la construction de nouvelles écoles, à la transformation du lycée et à l'agrandissement de la salle d'asile ; mais que, nommé depuis architecte de la ville de Béziers, il n'a pas exécuté les projets dont il s'agit ; que, dès lors, d'après le texte de la convention précitée, aucun honoraire n'est dû à l'architecte pour la rédaction de ces projets et que la rémunération de ce travail est comprise dans le traitement fixe qu'il a reçu de la ville ; décharger la ville de Rochefort des condamnations prononcées contre elle, et subsidiairement, attendu que les projets préparés pour la construction des nouvelles écoles communales n'ont pu être utilisés par la ville, que le projet dressé pour la transformation du lycée comprenait une dépense de 46 333f,25 pour travaux imprévus qui, aux termes de la convention précitée, ne devaient pas entrer en compte pour le calcul des honoraires; que ce même projet comportait une dépense de 170 000 francs pour achat de mobilier scolaire dont il ne devait pas être tenu compte davantage pour le calcul des honoraires, puisque pour cette partie du projet l'architecte n'avait eu à exécuter aucun travail méritant une rémunération, qu'enfin en ce qui concerne le projet d'agrandissement de la salle d'asile, une dépense de 2 609f,60 pour travaux imprévus et pour achat de mobilier scolaire ne devait donner lieu à aucune allocation d'honoraires, dire qu'il n'est dû aucun honoraire au sieur Mongeaud pour le projet de construction des nouvelles écoles communales et que les honoraires qui lui seront attribués pour la rédaction des projets relatifs à la transformation du lycée et à l'agrandissement de la salle d'asile seront calculés sans tenir compte des dépenses portées au devis pour travaux imprévus et pour achat de mobilier scolaire, condamner en outre le sieur Mongeaud aux dépens ;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Mongeaud...

tendant au rejet du pouvoir avec intérêts des intérêts et dépens par le motif que le contrat intervenu entre la ville de Rochefort et l'architecte, en allouant à celui-ci un traitement fixe de 3 000 francs n'exclut pas l'allocation d'une partie des remises proportionnelles à son travail pour les plans et projets utiles à la ville, qu'il aurait préparés et qu'il n'aurait pas exécutés par suite de la cessation de ses fonctions ; que le projet dressé par lui pour la construction des nouvelles écoles communales a été adopté en principe par le conseil municipal dans sa séance du 14 mai 1881, et que les conditions qui l'ont fait ensuite repousser par la commission des bâtiments civils lui avaient été imposées par la municipalité elle-même, qu'ainsi la ville ne saurait invoquer un prétendu vice de rédaction du projet pour se dispenser de payer à l'architecte les honoraires qui lui sont dus ; que, d'autre part en ce qui concerne les projets relatifs à la transformation du lycée et à l'agrandissement de l'asile, les travaux supplémentaires sont seuls exclus par la convention précitée pour le calcul des remises proportionnelles allouées à l'architecte, mais que la dépense portée au devis pour travaux imprévus doit entrer en compte pour le calcul des honoraires, que la dépense qui figure au devis pour achat de mobilier scolaire doit également d'après un usage constant, être comprise dans les sommes qui servent de base au calcul de la rémunération allouée à l'architecte ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

En ce qui concerne les honoraires afférents à la rédaction des plans et devis pour la transformation du collège en lycée et pour l'agrandissement de la salle d'asile :

Considérant qu'aux termes du contrat intervenu entre la ville de Rochefort et le sieur Mongeaud, celui-ci devait recevoir, comme architecte de ladite ville, un traitement fixe de 3 000 francs et des honoraires proportionnels de 2 p. 100 pour les travaux neufs qu'il ferait exécuer, que ces conditions ont eu pour objet de réduire à 2 p. 100, à raison du traitement fixe qui lui était alloué, les honoraires de l'architecte de la ville pour les travaux qu'il aurait exécutés, mais qu'elles n'excluent pas l'allocation à l'architecte d'une partie de ces remises, proportionnelles à son travail, lorsqu'il aura préparé, sans les exécuter, des plans et projets utiles à la ville ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a alloué au sieur Mongeaud, en plus du traitement fixe qui lui était dû par la ville, des honoraires proportionnels pour rédaction des projets relatifs à la transformation du collège en lycée et à l'agrandissement de la salle d'asile ;

Considérant d'autre part, que la disposition de la convention précitée, portant qu'il ne sera pas accordé de remises pour travaux supplémentaires non compris au devis, ne s'applique pas aux dépenses portées au devis pour travaux imprévus; qu'ainsi la ville de Rochefort n'est pas fondée à soutenir qu'aucune remise n'est due à l'architecte pour cette partie des prévisions de la dépense :

Mais considérant que parmi les dépenses prévues au devis figure une somme totale de 171 100 francs pour l'achat de mobilier scolaire ; il résulte de l'instruction que pour l'exécution de cette partie du projet, l'architecte n'a fait aucun plan ni devis de détail, et qu'il n'a fourni aucun travail de nature à motiver l'allocation d'une partie des remises prévues par son traité ; que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture lui a, de ce chef, alloué des honoraires proportionnels ;

En ce qui concerne les honoraires afférents à la rédaction des plans et devis pour la construction des nouvelles écoles communales :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les plans préparés par le sieur Mongeaud n'étaient pas susceptibles d'être exécutés ; que dans ces circonstances, la ville de Rochefort ne saurait être tenue à aucun honoraire envers son architecte pour la rédaction des plans dont il s'agit;

Sur conclusions du sieur Mongeaud tendant à l'allocation des intérêts des intérêts :

Considérant que l'arrêté attaqué à fixé le point de départ des intérêts des sommes dues à l'architecte au 16 mars 1882 ; que celui-ci a demandé les intérêts des intérêts dans son mémoire en défense enregistré le 23 février 1883 ; qu'à cette date les intérêts n'étaient pas dus pour une année entière ; que dès lors, il n'y a pas lieu de lui allouer les intérêts des intérêts... (Arrêté réformé, en tant qu'il a alloué au sieur Mongeaud : 1° des honoraires afférents à la rédaction des plans et devis des nouvelles écoles communales ; 2° des honoraires afférents à la dépense du mobilier scolaire portée au devis des travaux de transformation du lycée et d'agrandissement de la salle d'asile. Surplus des conclusions rejeté. Conclusions du sieur Mongeaud tendant à l'allocation des intérêts des intérêts rejetées. Masse des dépens supportés pour moitié par le sieur Mongeaud et pour moitié par la ville de Rochefort.)

(N° 105)

[14 novembre 1884.]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Garantie d'intérêts. — (Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.)

Doivent être compris dans les frais annuels d'entretien et d'exploitation, les frais de gestion de la caisse des retraites, les pensions de retraite (*), *le loyer des gares communes, le déficit d'exploitation d'une ligne d'intérêt local.*

Traitements. — Opposition. — Il n'y a pas lieu de comprendre dans le compte de la garantie d'intérêts les sommes provenant des traitements d'employés, frappés d'opposition entre les mains de la compagnie. Ces sommes n'ont pas été déposées à la caisse des consignations et sont restées à la disposition de la compagnie.

Intérêts à 4 p. 100; décret du 6 mai 1863 (**).

Vu la requête pour la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.., tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 10 juillet 1882, par lequel le Ministre des Travaux Publics a fixé à la somme de 13 209 004f, 93 le montant des avances à faire par le trésor à la compagnie à titre de garantie d'intérêt pour l'année 1878.

Ce faisant.., ordonner le rétablissement au compte d'exploitation : 1° de la somme de 36 433f,84 montant des frais de gestion de la caisse des retraites et des pensions concédés par la compagnie, la compagnie se référant sur ce point aux motifs qu'elle a présentés à l'appui de sa réclamation relative aux exercices 1875 et 1877 et qui ont été admis par décision du Conseil d'État, en date du 26 janvier 1883 ; 2° la somme de 86 711f,64 montant des pertes éprouvées par la compagnie dans l'exploitation de la ligne de Falaise à Berjou, exploitation dont elle s'est chargée à titre provisoire aux termes de la correspondance échangée entre elle et le Ministre des Travaux Publics, sous réserve de ses droits et pour assurer la continuation du service que la compagnie d'intérêt local concessionnaire était obligée de suspendre ; la somme ci-dessus comprenant d'une part 63 909f,86 déficit proprement dit de l'exploitation et d'autre part 22 711 francs, montant des loyers

(*—**) Voy. 26 janvier 1883, compagnie de Lyon, *Ann.* 1883, p. 1120 ; — 12 juin 1874; compagnie d'Orléans, *Ann.* 1876, p. 426, — Aucoc, *Conférences*, deuxième édition, t. III, p. 491 et suivantes.

dus pour l'usage des gares de Falaise et de Berjou, communes entre le réseau de la compagnie et le chemin d'intérêt local; 3° la somme de 72 474f,36 montant des retenues faites sur les traitements frappés d'opposition, attendu que, si cette somme n'a pas été déboursée, elle représente une dette certaine immédiatement exigible, que la compagnie a dû porter à son profit par application de l'article 9 du Code de commerce et de l'article 38 de ses statuts et que si elle la conserve provisoirement dans sa caisse, c'est à titre de dépositaire; condamner l'Etat aux intérêts et aux dépens;

Vu les observations présentées par les Ministres des Travaux Publics et des Finances tendant à ce qu'il soit fait droit aux conclusions de la compagnie, en ce qui concerne les frais de gestion de la caisse des retraites, les pensions et le loyer des gares communes de Falaise et de Berjou, et au maintien, pour le surplus, de l'arrêté attaqué, attendu, en ce qui concerne le déficit d'exploitation de la ligne de Falaise à Berjou, que la correspondance de cette ligne avec le réseau de la compagnie n'a pas fait l'objet d'un décret rendu en Conseil d'Etat, conformément à l'article 11 de la convention du 31 décembre 1875 et, en ce qui concerne les retenues pour opposition, que la garantie d'intérêts n'est destinée à faire face qu'aux charges effectives et que par suite les sommes provisoirement retenues ne doivent figurer au compte des frais annuels d'exploitation que dans l'année où elles sont réellement payées; — ensemble le rapport de la commission de vérification des comptes;

Vu la décision du Conseil d'Etat en date du 26 janvier 1883;

Vu la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859;

Vu le décret du 6 mai 1863;

Vu la convention du 17 juillet 1883;

En ce qui concerne les frais de gestion de la caisse des retraites et les pensions payées par la compagnie :

Considérant que le Ministre des Travaux Publics reconnaît, conformément à la décision ci-dessus visée du Conseil d'Etat, en date du 26 janvier 1883, que ces dépenses rentrent dans les frais annuels d'entretien et d'exploitation prévus par l'article 12 du décret du 6 mai 1863; qu'ainsi la compagnie requérante est fondée à réclamer le rétablissement, au compte desdits frais de l'exercice 1878, de la somme de 36 433f,84 montant des dépenses dont s'agit;

En ce qui concerne les pertes éprouvées par la compagnie dans l'exploitation de la ligne de Falaise à Berjou :

Considérant que la compagnie requérante s'est chargée, depuis le 1er janvier 1878, du service de ladite ligne, qui se raccorde à

ses deux extrémités avec son propre réseau, mais qui antérieurement était exploitée par une compagnie d'intérêt local; que la somme dont elle a demandé le rétablissement au compte de l'exercice 1878 comprend d'une part, le montant des loyers dus pour l'usage des gares de Falaise et de Berjou, communes entre son réseau et le chemin d'intérêt local, d'autre part, le déficit proprement dit de l'exploitation;

Sur le premier point :

Considérant qu'il est reconnu par le Ministre des Travaux Publics que c'est à tort que l'arrêté attaqué a opéré de ce chef un retranchement de 22711f,78; qu'il y a donc lieu de rétablir cette somme au compte des frais annuels d'entretien et d'exploitation;

Sur le second point :

Considérant que l'article 9 de la convention du 17 juillet 1883; aux termes duquel il doit être dressé à partir du 1er janvier 1884, un compte unique des recettes et des dépenses de chaque exercice, comprend dans les dépenses les sommes employées pour liquider, dans les conditions qu'il détermine, les insuffisances des exercices antérieurs non encore réglés, en y comprenant les charges résultant de l'exploitation de la ligne de Falaise à Berjou depuis le 1er janvier 1878; que par suite, et comme le reconnaît d'ailleurs la compagnie requérante, la réclamation sur ce point est devenu sans objet;

En ce qui concerne le montant des retenues faites sur les traitements frappés d'opposition :

Considérant que la somme de 72474f,56, dont la compagnie demande le rétablissement au compte de la garantie d'intérêt de l'exercice 1878, forme le reliquat de traitements afférents à plusieurs exercices qui, ayant été frappés d'opposition, n'avaient pas été payés au 31 décembre 1878; qu'il résulte de l'instruction que ladite somme n'avait pas été déposée à la caisse des dépôts et consignations et était restée à la disposition de la compagnie; qu'ainsi l'avance réclamée de l'État serait destinée à faire face, non à des charges actuelles de l'exploitation, mais à une dépense à effectuer à une époque indéterminée; que, dans ces circonstances, il n'y a pas lieu de faire droit aux conclusions de la compagnie;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts;

Considérant que la compagnie requérante a demandé les intérêts le 4 octobre 1882 et les intérêts des intérêts le 7 mai 1884; que, par application des articles 1153 et 1154 du Code civil, il y a lieu de faire droit auxdites demandes, les intérêts et intérêts des intérêts

étant calculés au taux de 4 p. 100 prévu par la convention et par l'article 21 du décret du 6 mai 1863 pour le cas de remboursement à faire par la compagnie à l'État... (Sont rétablies au compte des frais annuels d'entretien et d'exploitation de l'exercice 1878 les sommes de 36 433f,84 pour frais de gestion de la caisse des retraites et pensions concédées par la compagnie et de 22 711f,78 pour loyer des gares communes de Falaise et de Berjou. En conséquence, le montant des avances à faire à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest à titre garantie d'intérêt pour l'exercice 1878 est augmenté de 59 145 francs. Cette somme portera intérêt au profit de la compagnie au taux de 4 p. 100 à partir du 4 octobre 1882. Les intérêts échus au 7 mai 1884 seront capitalisés pour porter eux-mêmes intérêt au même taux à partir de ladite date. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Il n'y a lieu de statuer sur les conclusions de la compagnie tendant à faire rétablir au compte d'exploitation la somme de 63 999f,86 pour perte sur l'exploitation de la ligne de Falaise à Berjou. L'État supportera la moitié des dépens. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 106)

[14 novembre 1884.]

Voirie (Grande). — Route nationale. — Dégradations causées par les eaux provenant d'un canal d'arrosage dont un syndicat a la surveillance. — Contravention mise avec raison à la charge du syndicat. — (Syndicat du canal de Dalt de Prades).

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour le syndicat du canal de Dalt de Prades... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté, du 20 avril 1882, par lequel le conseil de préfecture des Pyrénées-Orientales l'a condamné à payer à l'État la somme de 6 francs à titre de réparation du dommage causé à la route nationale n° 116, dans la traverse de Prades, par les eaux débordées d'une rigole secondaire d'arrosage alimentée par le canal ; — Ce faisant attendu qu'aux termes de l'article 8 du règlement du 10 floréal an XI, qui régit l'association la charge de l'entretien des rigoles secondaires incombe aux propriétaires arrosants ; que ceux-ci sont donc seuls responsables des dégradations occasionnées par les eaux qui se sont déversées

sur la route par suite de l'obstruction ou de l'insuffisance d'entretien de la rigole qui passe sous leurs constructions, et notamment, à raison de l'existence de grilles placées par eux à l'entrée de l'aqueduc ; que c'est donc à tort que le syndicat, auquel l'inondation n'est pas imputable, en a été déclaré responsable ; le renvoyer des fins du procès-verbal et le décharger des frais d'expertise ;

Vu le réglement, du 17 floréal an XI, pour l'aménagement et l'entretien des ruisseaux communs de Prades, Codalet et Ria, dits de Dalt, de Baix et Palace ;

Vu la loi du 29 floréal an X ;

Considérant qu'il résulte du procès-verbal ci-dessus visé que les eaux qui ont inondé la route nationale n° 116, et ont causé des dégradations à la voie publique provenaient d'une rigole secondaire du canal de Dalt ; qu'il appartenait au syndicat dudit canal d'assurer le libre écoulement des eaux dans les fossés soumis à sa surveillance et d'exiger l'observation des prescriptions de l'article 8 du règlement du 10 floréal an XI, qui obligent les propriétaires des terrains traversés à entretenir en bon état les rigoles d'arrosage à peine d'une amende à verser au receveur de l'association ; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a déclaré le syndicat responsable de la contravention relevée contre lui, et l'a condamné à la réparation du dommage, aux frais du procès-verbal et d'expertise... (Rejet.)

(N° 107)

[14 novembre 1884.]

Voirie (Grande). — Routes. — Dépôt des terres vaseuses. — Exception de propriété. — Ventes nationales. — Interprétation. — Compétence. — (Sieur Guiblin.)

Compétence. — Le conseil de préfecture est compétent pour apprécier le sens et définir la portée des actes de ventes nationales. En conséquence, il n'y a pas lieu de renvoyer aux tribunaux civils l'examen préjudiciel des actes de cette nature (*).

Lorsqu'un riverain d'une route nationale, poursuivi devant le conseil de préfecture, pour avoir déposé sur la route des vases provenant du bief de son moulin, justifie d'une servitude de dépôt con-

---

(*) Voy. 15 avril 1869, Lambert *Annales*, 1869 p. 805, et la note.

férée à son auteur par une vente nationale, ce dépôt ne constitue pas une contravention.

Frais. — Pas de condamnations aux dépens en cette matière.

Vu la requête présentée par le sieur Guiblin... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 7 septembre 1883, par lequel le conseil de préfecture de la Nièvre sur les fins d'un procès-verbal pour contravention de grande voirie, dressé le 4 novembre 1882, avait condamné ledit sieur Guiblin à 25 francs d'amende et aux frais pour avoir déposé des terres vaseuses sur la route nationale n° 7, entre les bornes $46^k,5$ et $47^k,5$;

Ce faisant attendu que cette chaussée est grevée à son profit d'un droit de servitude pour le dépôt des vases provenant du bief de son moulin en vertu d'une vente nationale consentie à ses auteurs le 24 mai 1792 ; que l'État vendeur et garant ne peut avoir le droit de poursuivre son acquéreur ; qu'on ne saurait lui opposer la règle de l'inaliénabilité et de l'imprescriptibilité du domaine public, car son titre est antérieur au Code civil qui a posé ce double principe ; reconnaître que le sieur Guiblin n'a fait qu'user d'un droit lui appartenant, le renvoyer des fins du procès-verbal dressé contre lui et condamner l'État aux dépens ; subsidiairement que le litige actuel soulevant une question de la compétence des tribunaux judiciaires, il soit sursis à statuer jusqu'à la solution par la juridiction compétente de l'exception soulevée ; que l'État soit condamné aux dépens ;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics tendant au maintien de l'arrêté attaqué, attendu que la banquette sur laquelle a été déposé le produit du curage est une dépendance du domaine public ;

Vu l'édit de février 1566, l'ordonnance du 4 août 1731, les lois des 29 floréal an X et 23 mars 1842 ;

Vu la loi du 21 juin 1865, article 12 ;

Sur le moyen tiré de ce que le conseil de préfecture devait surseoir à statuer jusqu'à ce que les tribunaux judiciaires aient statué sur la question de propriété soulevée :

Considérant qu'aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, le conseil de préfecture est compétent pour apprécier le sens et la portée des actes de ventes nationales ; que, dès lors, c'est avec raison qu'il a décidé que la demande du sieur Guiblin ne présentait aucune question préjudicielle de la compétence des tribunaux civils ;

Au fond :

Considérant que le procès-verbal d'adjudication définitive en date du 24 mai 1792, porte que « dans tous les cas, l'adjudicataire aura la faculté de faire curer le bief du moulin qui faisait l'objet de la vente toutes les fois et quand il le jugera nécessaire et de déposer les boues qui en proviendront sur les voies ordinaires sans être tenu de les transporter »; que, par ces expressions on a entendu conférer à l'adjudicataire un droit de dépôt sur toute l'étendue des chaussées du bief dans les parties ou elles ne lui appartenaient pas;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les terrains sur lesquels le sieur Guiblin a déposé les vases provenant du curage de son bief étaient de ceux auxquels s'applique la disposition précitée de la vente nationale et que l'administration ne justifie d'ailleurs d'aucun acte qui ait pu modifier la nature ou l'étendue des droits que ladite vente a eu pour effet d'établir; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné le requérant à l'amende et aux frais;

Sur les conclusions à fins de dépens :

Considérant qu'en vertu de l'article 12 de la loi du 21 juin 1865 les recours contre les arrêtés des conseils de préfecture en matière de contravention de grande voirie sont jugés sans frais... (Arrêté annulé. Renvoi des fins du procès-verbal. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 108)

[14 novembre 1884]

Voirie (Grande). — Entrepreneur de travaux publics — Quais. — Matériel et matériaux laissés sur les chantiers après la résiliation du marché. — (Sieur Varangot)

L'entrepreneur qui, après la résiliation de son entreprise, laisse son matériel sur les berges et quais de la Seine où l'administration l'avait autorisé à établir son chantier, commet une contravention de voirie (*).

Il commet une seconde contravention de voire en refusant d'enlever les matériaux rebutés par l'administration et déposés sur le même chantier.

Il doit être condamné aux frais de l'enlèvement auquel il a été

(*) Voy. 5 mars 1875, Ministre des Travaux Publics, *Ann.* 1877, p. 624.

procédé en exécution de l'article 3 de la loi du 29 floréal an X par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Frais. — Pas de condamnation aux dépens en matière de contravention de grande voirie.

Vu la requête... pour le sieur Varangot... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — deux arrêtés du 19 juillet 1882, par lesquels le conseil de préfecture de la Seine l'a condamné à deux amendes de 25 francs et aux frais fait d'office par l'administration pour l'enlèvement du matériel de son entreprise resté sur la voie publique après la résiliation de ladite entreprise :

Ce faisant, attendu que les arrêtés attaqués ont prononcé à tort contre le requérant une double amende à raison de fait qui ne constituaient qu'une seule contravention ; que les procès-verbaux sur lesquels ils ont statué avaient été dressés contre l'entrepreneur dont le marché venait d'être résilié, non pas pour assurer la libre circulation sur la voie publique, mais dans le but de faciliter l'installation des chantiers d'un nouvel entrepreneur ; qu'enfin, les frais faits par l'administration pour l'enlèvemeni du matériel ne devaient pas être mis à la charge du sieur Varangot, par le motif que les travaux dont il s'agit avaient été effectués par l'administration sans se conformer aux règles prescrites par l'article 3 de la loi du 29 floréal an X; décharger le requérant de toutes les condamnations prononcées contre lui;

Vu l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777 ;

Vu la loi des 19-22 juillet 1791, article 29 ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 29 floréal an X;

Vu la loi du 23 mars 1842 ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté par le sieur Varangot que le matériel et les matériaux lui appartenant se trouvaient, au moment où les procès-verbaux susvisés ont été dressés contre lui, en dépôt sur les bords de la Seine, notamment sur la banquette de halage et le quai de Montebello et les terrains avoisinants, bien que, depuis le 22 septembre précédent, il eut perdu, par suite de la résiliation de son entreprise, le droit de se prévaloir de l'autorisation attachée à ladite entreprise ; que le dépôt du matériel susmentionné sur les quais constituait une première contravention à l'ordonnance du 24 juin 1777, article 3, et que celle-ci a été suivie postérieurement au 17 octobre d'une seconde contravention à raison du refus de l'ancien entrepreneur d'enlever les matériaux qui avaient été rebutés par l'administration à la date du 24 octobre suivant ; que, si le sieur Varangot

allègue que les emplacements où se trouvaient déposés les objets dont s'agit étaient destinés à servir d'assiette au chantier d'un nouvel entrepreneur, cette circonstance ne pouvait autoriser le conseil de préfecture à le renvoyer des fins des procès-verbaux dressés contre lui ;

Considérant, d'autre part, que les deux procès-verbaux ont été transmis au préfet conformément aux dispositions de l'article 3 de la loi du 29 floréal an X et notifiés par son ordre au sieur Varangot, et que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, en faisant enlever les matériaux qui encombraient la voie publique, ont agi en vertu des instructions générales données par le préfet de la Seine; qu'ainsi, le sieur Varangot n'est pas fondé à prétendre que les formalités prescrites par l'article 3 de la loi précitée n'ont point été observées; que, de ce qui précède, il résulte que c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné le sieur Varangot, à raison de chaque contravention, à une amende de 25 francs et aux frais de l'enlèvement d'office des matériaux auquel il a été procédé, sur son refus, par les agents de l'administration;

En ce qui touche les conclusions du Ministre des Travaux Publics tendant à obtenir la condamnation du sieur Varangot aux dépens :

Considérant que les Ministres peuvent défendre au nom de l'État sans exposer aucuns frais; que, d'ailleurs, en matière de contravention de grande voirie, les pourvois contre les arrêtés des conseils de préfecture sont jugés sans autres frais que ceux des procès-verbaux; que, dès lors, il n'y a pas lieu de faire droit aux conclusions à fins de dépens présentées par le Ministre des Travaux Publics (Rejet.)

(N° 109)

[21 novembre 1884.]

Travaux publics. — Dommages causés par des sous-traitants. — Responsabilité du concessionnaire. — Action en garantie. — Compétence. — (Compagnies des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieurs Varigard et Mortier.)

La juridiction administrative n'est pas compétente pour connaître d'une action en garantie formée contre ses sous-traitants par une compagnie de chemins de fer à la suite de condamnations prononcées contre elle à raison de dommages causés par des travaux exécutés par ces sous-traitants. — En conséquence la compagnie n'est pas

fondée à déférer au Conseil d'État l'arrêté du conseil de préfecture qui, statuant sur la demande d'un particulier en réparation du dommage qui lui a été causé a mis ces sous-traitants hors de cause.

Vu la requête... pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 7 avril 1882, par lequel le conseil de préfecture de la Savoie, statuant à l'occasion d'une demande d'indemnité formée par le sieur Curtet, propriétaire riverain de l'Isère, à raison d'inondations survenues dans sa propriété, après avoir reçu les sieurs Varigard et Mortier, sous-traitants de la compagnie requérante, et intervenants dans l'instance et ordonné une expertise commune, a, sur le vu des rapports des trois experts, mis les sieurs Varigard et Mortier hors de cause et limité la mission du tiers expert à la question de savoir si la responsabilité des dégâts était imputable à la compagnie ou si la cause en devait être attribuée à un cas de force majeure...;

Vu la loi du 16 septembre 1807 et celle du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que, si la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée se croit fondée à actionner les sieurs Varigard et Mortier, ses sous-traitants, en tant que garants des condamnations qui pourraient être prononcées contre elle, et à se prévaloir à cet effet des engagements de droit commun qui auraient été contractés envers elle, ce n'est pas devant la juridiction administrative que cette contestation peut être portée;

Considérant, dès lors, que ladite compagnie n'est pas fondée à demander l'annulation de l'arrêté qui a mis lesdits sous-traitants hors de cause... (Rejet.)

(N° 110)

[21 novembre 1884.]

Travaux Publics. — Communes. — Forfait se référant au devis descriptif des travaux. — Deux devis descriptifs différents : l'un rédigé lors du forfait et portant la signature des parties, l'autre rédigé par la commune lors du payement et ne portant pas la signature de l'entrepreneur. — Premier devis seul opposable à l'entrepreneur et déterminant seul les travaux compris dans le forfait. — (Commune du Vésinet contre Brugière.)

Vu la requête... pour la commune du Vésinet... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 21 avril 1882, par lequel le conseil de préfecture de Seine-et-Oise a décidé que le marché à forfait passé le 20 septembre 1876, entre la commune du Vésinet et le sieur Brugière et approuvé par le préfet de Seine-et-Oise, le 4 novembre 1876, pour la construction de la maison du gardien du cimetière, ne comprenait pas les travaux de clôture et de prise d'eau ;

Ce faisant, attendu que le devis descriptif produit par l'entrepreneur ne porte aucune date et est incomplet ; qu'il y a lieu de se référer au devis estimatif, au brouillon du traité et au devis descriptif annexé au certificat du payement pour solde que l'entrepreneur a accepté sans réserves ; que ces diverses pièces comprennent les travaux dont s'agit parmi les travaux auxquels s'applique le forfait ; déclarer que le marché à forfait du 20 septembre 1876 comprend les travaux de clôture et de prise d'eau : condamner le sieur Brugière aux dépens ;

Vu les observations en défense présentées pour le sieur Brugière... tendant au rejet du pourvoi avec dépens ;...

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Considérant que pour soutenir que les travaux de clôture et de prise d'eau doivent être compris dans le marché à forfait du 20 septembre 1876, la commune du Vésinet se fonde sur les énonciations tant d'un devis estimatif dressé en vue de fixer le prix de ce forfait, que d'un devis descriptif joint au certificat de payement pour solde des travaux dudit marché ;

Mais considérant, d'une part, qu'aux termes du marché du 20 septembre 1876 l'entrepreneur s'engage à exécuter tous les travaux qui lui sont confiés tels qu'ils sont décrits au devis descriptif ; qu'ainsi c'est au devis descriptif seul qu'il convient de se reporter à l'effet de déterminer les travaux imposés à l'entrepreneur, et non au devis estimatif, que la commune ne justifie d'ailleurs pas avoir été communiqué au sieur Brugière ;

Considérant d'autre part, que le devis descriptif produit par la commune du Vésinet, qui porte une date postérieure au marché, n'est pas revêtu de la signature de l'entrepreneur et ne peut, dès lors, lui être opposé ; qu'il y a lieu de ne considérer comme formant un élément obligatoire du contrat que le devis descriptif produit par l'entrepreneur, qui, s'il n'est pas daté, porte, du moins, la signatures des parties et constitue seul le lien de droit entre la commune et le sieur Brugière ;

Considérant que ce document ne comprend pas les travaux de

clôture et de prise d'eau parmi les divers ouvrages dont est chargé l'entrepreneur ; qu'ainsi, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé que les travaux précités n'étaient pas compris dans le marché à forfait du 20 septembre 1876... (Rejet avec dépens.)

(N° 111)

[21 novembre 1884.]

Voirie (Grande). — Rues de Paris. — Contravention. — Travaux intérieurs. — Amende. — Démolition. — (Sieur Bourget.)

Lorsque le propriétaire d'une maison sujette à reculement a fait exécuter, sans autorisation, sur la partie en saillie, certains travaux n'ayant pas le caractère confortatif, le conseil de préfecture doit se borner à condamner le propriétaire à l'amende sans ordonner la démolition des travaux (*).

Travaux non confortatifs. — Décidé que la juxtaposition, à un mur sujet à reculement, de deux dosserets destinés à supporter deux poutres qui s'appuient sur ce mur, ne constituent pas un travail confortatif (**).

Vu la requête... pour le sieur Bourget... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 9 juin 1882, par lequel le conseil de préfecture de la Seine l'a condamné à 16 francs d'amende pour avoir sans autorisation exécuté des travaux au mur de face d'une maison sujette à reculement, et sise à Paris, rue de Bretagne n° 47, ainsi qu'à la suppression desdits travaux ;

Ce faisant, attendu que les travaux dont s'agit et qui consistent uniquement, d'une part, dans le bouchage du coffre ; d'autre part, dans la construction de deux dosserets enfoncés dans le garnissage intérieur du mur et destinés exclusivement à supporter des armatures en fer fixées à des poutres du plancher supérieur, ne

---

(*) Voy. 9 juin 1882, de Mérode, *Ann.* 1883, p. 234 ; 18 juillet 1873, Baillache. *Ann.* 1875 p. 854 et les renvois.

(**) Le préfet de la Seine et le Ministre de l'Intérieur s'étaient prononcés en sens contraire. D'après eux *l'allégement* procuré au mur de façade par l'application de ces dosserets de 33 centimètres d'épaisseur, sur lesquels repose aujourd'hui une partie du fardeau qu'il supportait auparavant donne un caractère confortatif à l'exécution de ce travail, alors même qu'il n'existerait pas de liaison entre la maçonnerie ancienne et le revêtement qu'il y a été adopté. Voy. en ce sens, 16 août 1853, Ministre du Commerce, p. 476.

peuvent être considérés comme confortatifs ; qu'en effet, il n'y a aucune liaison proprement dite entre ces maçonneries et la maçonnerie même du mur à laquelle elles sont juxtaposées ; annuler l'arrêté attaqué tout à la fois en ce qui concerne l'amende et la démolition des travaux ; subsidiairement, l'annuler en tant seulement qu'il a ordonné ladite démolition ; et avant faire droit, ordonner qu'il soit procédé à une visite des lieux ;

Vu les observations du Ministre de l'Intérieur tendant au maintien de l'arrêté attaqué par les motifs que le mur de face dont s'agit était en mauvais état, que le parement intérieur en était tombée, que les constructions du sieur Bourget ont constitué une réfection partielle de ce parement et ont procuré d'ailleurs au mur un notable allègement ; qu'ainsi, ils doivent être considérés comme des travaux confortatifs ;

Vu... (l'arrêt du Conseil du 27 février 1765 ; la déclaration du roi du 10 avril 1783 ; la loi des 19-22 juillet 1791, article 29 ; et la loi du 29 floréal an X) ;

Considérant qu'en exécutant, sans autorisation, des travaux au mur de face sujet à reculement de son immeuble sis, 47, rue de Bretagne, le sieur Bourget a commis une contravention de grande voirie à raison de laquelle il a été à bon droit condamné à une amende ;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux dont s'agit ne peuvent, dans les circonstances de l'affaire, être considérés comme des travaux confortatifs dudit mur de face ; qu'ainsi, c'est à tort que le conseil de préfecture en a ordonné la suppression... (Arrêté annulé dans celles de ses dispositions par lesquelles il a ordonné la démolition des travaux exécutés. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 112)

[28 novembre 1884.]

Cours d'eau non navigables. — Curage. — Taxes. — Chose jugée. — Procédure. — (Époux Martin du Gard.)

Le préfet ne peut pas, au moyen d'un nouveau rôle, poursuivre le recouvrement d'une taxe pour travaux de curage dont la décharge avait été prononcée par un arrêté du conseil de préfecture passé en force de chose jugée.

Procédure. — Conseil d'État. — Tierce opposition. — Recours

sans intérêt. — Non lieu a statuer sur une tierce opposition devenue sans objet le tiers opposant ayant obtenu la décharge qu'il sollicitait

Vu le recours des époux Martin du Gard... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 6 janvier 1882, par lequel le conseil de préfecture de l'Oise a rejeté leur demande en décharge d'une taxe de curage de la rivière d'Arré à laquelle ils ont été imposés, pour l'année 1877, et, en tant que de besoin, les recevoir tiers opposants à une décision en date du 7 mai 1880, par laquelle la section du contentieux du Conseil d'État a accordé au sieur Mauger et autres, propriétaires riverains de la rivière d'Arré, décharge des taxes de curage auxquelles ils avaient été imposés; — Ce faisant, attendu que le rôle contre lequel réclament les requérants n'est que la reproduction d'un rôle émis en 1877 et relatif au même curage; qu'ils en ont obtenu décharge par un arrêté du conseil de préfecture de l'Oise qui, n'ayant pas été attaqué dans le délai prescrit par la loi, a acquis l'autorité de la chose jugée; que, au fond, c'est à tort qu'on leur a imposé le curage dans toute la dérivation de la rivière, sur laquelle se trouve leur moulin; qu'il y a lieu en effet, d'appliquer le règlement général de la rivière, qui ne met à la charge des usiniers que le curage en amont sur une longueur de 400 mètres; qu'en vain, on invoque le règlement spécial de l'usine; que ledit règlement n'a pu modifier le règlement général applicable à la rivière; que, d'ailleurs, en l'espèce, il ne saurait être appliqué, car il prévoit une mise en demeure spéciale qui n'a pas été faite, et que l'usine ne fonctionne plus et est depuis plusieurs années hors d'état de fonctionner; que, si, à la vérité, le bras sur lequel se trouve le moulin a été creusé par la main de l'homme, cette dérivation n'a pas été faite dans l'intérêt du moulin qui n'a été établi que postérieurement, mais bien dans celui des propriétés riveraines qui en tirent plus de profit que le moulin; que, subsidiairement, le règlement spécial de l'usine met seulement à la charge du moulin le curage dans l'étendue du remous, qui n'a que 2 kilomètres; que, dès lors, c'est à tort qu'on a imposé aux requérants le curage sur toute la longueur de la dérivation, qui est de 3 400 mètres; leur accorder la décharge demandée; subsidiairement, dire que les époux Martin du Gard ne supporteront les frais de curage que pour la partie comprise dans le remous de l'usine;

Vu la loi du 14 floréal an XI;

Vu les arrêtés du préfet de l'Oise du 29 ventôse an IX et du 9 thermidor an XI;

En ce qui concerne l'arrêté du conseil de préfecture du département de l'Oise en date du 6 janvier 1882 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté, que la taxe dont les époux Martin du Gard demandent la décharge n'est que la réimpression d'une taxe à laquelle ils avaient été imposés à raison du même curage de l'année 1877 sur un premier rôle et dont ils avaient obtenu décharge par arrêté du conseil de préfecture en date du 21 juin 1878; que ledit arrêté n'a pas été attaqué dans les délais prescrits par la loi; que, dans ces circonstances, les requérants sont fondés à demander décharge de ladite taxe;

En ce qui concerne la tierce opposition formée contre la décision de la section du contentieux du Conseil d'État en date du 7 mai 1880 :

Considérant que, de ce qui précède, il résulte que les époux Martin du Gard ont obtenu la décharge qu'ils sollicitaient; que, dès lors, ils sont sans intérêt à former tierce opposition contre ladite décision... (Arrêté annulé. Décharge. Non lieu à statuer sur la tierce opposition formée.)

(N° 113)

[28 novembre 1884.]

Travaux Publics. — Décompte. — Pont. — (Ministre des Travaux Publics contre sieur Demerson.)

Crue. — Perte d'approvisionnements due à une crue exceptionnelle ayant le caractère de force majeure : indemnité due.

Perte de matériel — par suite de la débâcle des glaces — due à l'imprévoyance de l'entrepreneur qui a abandonné son matériel en plein lit de rivière, alors que les travaux étaient arrêtés. Pas d'indemnité.

Prétendues modifications introduites au devis. — Grief non justifié. — Réserves formulées sur certains articles du décompte. — Non-lieu d'en donner acte : l'entrepreneur doit adresser ses réclamations au conseil de préfecture.

Intérêts des intérêts.

Vu le recours du Ministre des Travaux Publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 9 août 1882, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Saône a condamné l'État à payer au sieur Demerson, entrepreneur des travaux du barrage de Rigny sur la Saône, une somme de 24 066f,28 en sus de son décompte;

Ce faisant..., allouer au sieur Demerson 1 366f,62 seulement en sus de son décompte;

Vu les observations en défense présentées pour le sieur Demerson... et tendant .. au maintient de l'arrêté attaqué, à l'allocation des intérêts des intérêts et à la condamnation de l'État aux dépens; subsidiairement, à ce qu'il soit donné acte au sieur Demerson... de ce qu'il se réserve le droit de reprendre les réclamations qu'il avait présentées au sujet du décompte le 24 octobre 1880 et qu'il avait ensuite abandonnées en présence de l'accord intervenu avec l'Ingénieur en chef sur les points actuellement en litige par suite du refus du Ministre de sanctionner ledit accord;

Vu le cahier des clausses et conditions générales des Ponts et Chaussées du 16 novembre 1866;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4;

En ce qui concerne la perte d'approvisionnements enlevés par la crue du mois de juillet 1879 :

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction que la crue du mois de juillet 1879 a eu un caractère exceptionnel et a constitué un cas de force majeure; d'autre part, que l'administration n'établit pas que la perte des approvisionnements détruits ou avariés par cette crue puisse être attribuée à la faute de l'entrepreneur; que, dès lors, le Ministre des Travaux Publics n'est pas fondé à demander la suppression de l'indemnité de 6 275f,49 allouée de ce chef par le conseil de préfecture.

En ce qui concerne la perte du matériel entraîné par la débâcle des glaces en 1880 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le préjudice dont s'agit doit être uniquement attribué à l'imprévoyance de l'entrepreneur, qui a abandonné son matériel en plein lit de rivière, alors que les travaux étaient complétement arrêtés, et que le sieur Demerson avait le temps nécessaire pour mettre ce matériel à l'abri; qu'ainsi, ledit sieur Demerson ne se trouvait pas dans le cas où l'article 28 des clauses et conditions générales admet l'allocation d'une indemnité, et que c'est à tort qus le conseil de préfecture lui a alloué de ce chef une somme de 3 552f,90;

En ce qui concerne l'indemnité allouée par le conseil de pré-

fecture pour privation de bénéfices par suite de la modification introduite dans le mode de fondations :

Considérant que le devis descriptif stipulait que le mode de fondations par coulage de béton dans une enceinte en bois ne serait employé que si les fondations par épuisements étaient reconnues impossibles; que, dès lors, le sieur Demerson ne saurait soutenir que l'emploi du système de fondations par épuisements constituait une modification des travaux pouvant entraîner l'application de l'article 32 des clauses et conditions générales et ouvrir à l'entrepreneur un droit à indemnité pour privation de bénéfices; qu'ainsi, le Ministre des Travaux Publics est fondé à demander la suppression de la somme allouée de ce chef par le conseil de préfecture;

Sur les conclusions du sieur Demerson tendant à ce qu'il lui soit donné acte de ce qu'il se réserve d'attaquer certains articles du décompte :

Considérant que, si le sieur Demerson croit devoir contester certains articles du décompte de son entreprise, c'est devant le conseil de préfecture qu'il doit présenter sa réclamation et qu'il appartiendra à ce conseil de l'apprécier; qu'ainsi, il n'y a pas lieu de donner acte au sieur Demerson de ses réserves;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le conseil de préfecture a accordé au sieur Demerson les intérêts à partir du 19 décembre 1881; que le sieur Demerson a demandé, à la date 19 janvier 1883, les intérêts des intérêts; qu'à cette date, il lui était dû plus d'une année d'intérêts; que, dès lors, il y a lieu, conformément à l'article 1154 du Code civil, d'allouer au sieur Demerson les intérêts de la somme à laquelle il a droit à partir du 19 janvier 1883... (Indemnité réduite à 7 642f,11. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêts dus au sieur Demerson et échus le 19 janvier 1883, capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à son profit à partir de cette date. Surplus des conclusions rejeté.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 114)

[1er avril 1885.]

Mandatement des dépenses. — Délégation de signature en l'absence du titulaire des ordonnances de fonds.

Monsieur le Préfet, MM. les Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées auxquels ont été confiées les fonctions d'ordonnateurs, en exécution de l'article 7 du règlement de comptabilité du 28 septembre 1849, doivent se faire suppléer, par un Ingénieur ordinaire, en cas d'absence ou de maladie, pour la signature des mandats de payement et des autres pièces comptables.

Afin d'éviter le retour des difficultés qui se sont récemment produites au sujet de cette délégation de signature, j'ai, conformément à l'avis de M. le Ministre des Finances, soumis à M. le Président de la République un décret chargeant les préfets de désigner l'intérimaire et d'accréditer sa signature auprès du Trésorier-Payeur général.

J'ai l'honneur de vous transmettre une copie de ce décret, qui porte la date du 25 mars dernier, et je vous prie de veiller à ce que ces dispositions soient exactement suivies dans votre département.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'asssurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
D. RAYNAL.

DÉCRET

[25 mars 1885.]

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics,

Vu l'article 84 du décret du 31 mai 1862 portant règlement général sur la comptabilité publique;

Vu l'article 7 du règlement spécial sur la comptabilité du Ministère des Travaux Publics, en date du 28 septembre 1849;

Vu la lettre du Ministre des Finances en date du 5 mars 1885,

Décrète :

Art. 1er. — Les préfets désignent les Ingénieurs ordinaires qui, en cas d'absence ou de maladie d'un Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, sous-ordonnateur secondaire, seront chargés de signer les mandats et autres pièces comptables; ils accréditent, en outre, la signature de l'intérimaire auprès du Trésorier-Payeur général.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Signé : JULES GRÉVY.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux Publics,

Signé : D. RAYNAL.

PERSONNEL.

(N° 115)

Avril 1885.

ERRATA.

Par suite d'erreurs de composition, les listes des membres de la Commission des Phares et des Commissions de vérification des comptes des Compagnies de chemins de fer, insérées dans l'*Annuaire* de 1885 (pages 25, 27 et 28), se trouvent inexactement reproduites. Ces Commissions sont constituées comme il suit :

COMMISSION DES PHARES.

La Commission est présidée par le Ministre.

Membres de la Commission :

MM.

Fauque de Jonquières, Vice-Amiral, *Vice-Président de la Commission.*

Le Gros, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, chargé de l'Inspection générale des travaux hydrauliques de la Marine.

Pascal, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.

Allard, *Idem.*

N....., *Idem.*

Marielle, Inspecteur général du Génie maritime.

Brossolet, Contre-Amiral.

Meyer, *Idem.*

Becquerel (Edmond), Membre de l'Académie des Sciences.

Gaussin, Ingénieur hydrographe en chef de la Marine.

Leferme, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, *Secrétaire de la Commission.*

Bourdelles, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, *Secrétaire-adjoint.*

COMMISSION DE VÉRIFICATION DES COMPTES DE L'ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Membres de la Commission :

MM.

Berger, Président de section au Conseil d'État, *Président.*
Picard, Conseiller d'État.
George, Conseiller-Maître à la Cour des Comptes.
De Liron d'Airoles, Directeur du Mouvement général des fonds au Ministère des Finances.
Rouget, Inspecteur général des Finances.
Martin, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.
Fargaudie, *Idem.*
Partiot. *Idem.*

COMMISSION DE VÉRIFICATION DES COMPTES DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Membres de la Commission :

MM.

Berger, Président de section au Conseil d'État, *Président.*
Picard, Conseiller d'État.
George, Conseiller-Maître à la Cour des Comptes.
Grimprel, *Idem.*
Pallain, Directeur général des Douanes.
De Liron d'Airoles, Directeur du Mouvement général des fonds au Ministère des Finances.
Martin, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.
Collet-Meygret, *Idem.*
Fargaudie, *Idem.*

La Commission comprend en outre :

1° Les Inspecteurs généraux des Finances chargés du contrôle financier des Compagnies de chemins de fer d'intérêt général auxquelles l'État a accordé une garantie d'intérêt ;

2° Les Inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées ou des Mines, chargés du Contrôle de l'exploitation de ces Compagnies, ou, en leur absence, les Ingénieurs en chef-adjoints, appelés à les suppléer.

Les fonctions de Secrétaires de la Commission sont remplies par des auditeurs au Conseil d'État, savoir :

		MM.
Compagnies des Chemins de fer de:	Paris-Lyon-Méditerranée.	Baudenet.
	Rhône au Mont-Cenis.	
	Ouest..	Bize.
	Est.	Mourier.
	Midi.	Ducos.
	Orléans.	de Loménie.
	Nord.	Guillemin.
	Algériens.	Manégat.

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATION.

Décret du 10 *avril* 1885. — **M. Le Royer de la Tournerie** (Henri-Désiré), Inspecteur Général de 2e classe, est nommé Officier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur.

2° HONORARIAT.

Décret du 30 *mars* 1885. — **M. Martin de Beaucé** (Louis), Ingénieur en Chef de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 14 mai 1882, et maintenu en activité hors cadres jusqu'à l'âge de 65 ans, prend le titre d'Inspecteur Général honoraire.

3° NOMINATIONS.

Arrêté du 30 *mars* 1885. — Sont nommés Sous-Ingénieurs, pour prendre rang à dater du 1er avril 1885, les Conducteurs principaux dont les noms suivent :

MM. **Amade** (Jean), faisant fonctions d'Ingénieur du service ordinaire de l'arrondissement de Montargis et du 1er arrondissement du service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.

Rayneau (Jacques), remplissant les fonctions d'Ingénieur ordinaire, en qualité de Directeur du service municipal de la ville d'Orléans.

4° PROMOTIONS.

Décret du 30 *mars* 1885. — **M. Wolff** (Samuel), Ingénieur en Chef de 1re classe, est nommé Inspecteur Général de 2e classe pour prendre rang à dater du 1er avril 1885.

Idem. — Sont nommés Ingénieurs en Chef de 2e classe pour prendre rang à dater du 16 mai 1885, les Ingénieurs ordinaires de 1re classe dont les noms suivent :

MM. **Thurninger** (Albert),
Lefort (Édouard),
Thoux (Adolphe),
Pot (Hippolyte),
Tresca (Édouard-Adolphe),
Dyrion (Léon-Hippolyte),
Metzger (Jean-Charles).

5° AVANCEMENT.

Arrêté du 30 *mars* 1885. — **M. Cendre** (Gustave), Ingénieur en Chef de 2e classe, Directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux Publics, est élevé à la 1re classe de son grade.

6° SERVICES DÉTACHÉS.

Arrêté du 23 *mars* 1885. — **M. Thouvenot** (Léon), Ingénieur en Chef de 1er classe chargé, à la résidence de Nîmes, d'un service spécial de chemins de fer, est mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture pour le service de l'hydraulique agricole.

M. **Thouvenot** est placé dans la situation de service détaché.

Arrêté du 23 *avril.* — M. **Getten** (Maxime), Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Nogent-sur-Seine, au service de la 1re division — 1re section de la navigation de la Seine, est mis à la diposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies pour être attaché au service des travaux publics du Tonkin.

Il est placé dans la situation de service détaché.

7° CONGÉS.

Arrêté du 23 *mars* 1885. — Un congé de trois mois est accordé pour raisons de santé, à M. **Fabre** (Léon), Ingénieur en Chef de 2e classe chargé du service ordinaire du département d'Eure-et-Loir et du service des études et travaux du chemin de fer de Voves à Toury.

Arrêté du 1er *avril.* — Une prolongation de congé de six mois sans traitement est accordée pour affaires personnelles à M. Bunau-Varilla, Ingénieur ordinaire de 3e classe.

8° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 28 *mars* 1885. — M. Agnellet, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester attaché à la Compagnie des chemins de fer du Nord, en qualité d'Ingénieur Principal des services centraux des études, du matériel des voies et des bâtiments, à la résidence de Paris.

Arrêté du 16 *avril.* — M. Lefebvre (René), Ingénieur en Chef de 1re classe chargé, à la résidence de Poitiers, d'un service spécial de chemins de fer, est mis en congé renouvelable et autorisé à entrer au service de la Société de construction des lignes de raccordement des chemins de fer de Roumélie.

Arrêté du 25 *avril.* — M. Bidault, Ingénieur en Chef de 2e classe, en congé sans traitement, est mis en congé renouvelable pour une période de cinq années.

9° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. Carro, (Théophile), Ingénieur en Chef de 2e classe.	1er mai 1885.

10° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 23 *mars* 1885. — M. Cahen (Alfred), Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département des Ardennes et du Canal de l'Est (branche-Nord), est chargé du service ordinaire du département d'Eure-et-Loir et du service des études et travaux du chemin de fer de Voves à Toury, en remplacement de M. Fabre, mis en congé pour raisons de santé.

Idem. — M. Thoux (Marcellin), Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence d'Épinal, au service du canal de l'Est (branche-Sud), au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef Pugnière et au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, est chargé des services ci-après, en remplacement de M. Cahen :

1° Service ordinaire du département des Ardennes ;

2° Canal de l'Est (branche-Nord) ;

3° Navigation de la Meuse;

4° Canal de la Chiers.

M. Thoux remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 23 mars. — M. Thomas (Charles), Sous-Ingénieur attaché, à la résidence de Mézières, au service ordinaire du département des Ardennes, au service du canal de la Meuse à l'Escaut et au service des chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef Demouy, est chargé, à la résidence d'Épinal, du 1er arrondissement du service du canal de l'Est (branche-Sud), du 2e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef Pugnière (ligne de Saint-Maurice-sur-Moselle à Bussang, Contrôle de travaux d'infrastructure et de superstructure) et du 5e arrondissement de la 2e section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, en remplacement de M. Thoux.

Idem. — Le service ordinaire du département des Ardennes, actuellement divisé en trois arrondissements d'Ingénieur, est réparti en deux arrondissements, savoir :

Arrondissement du Nord. — M. Henry (Albert), Ingénieur ordinaire de 3e classe à Sedan;

Arrondissement du Sud. — M. Perrin (Basile), Conducteur faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Rethel.

Il n'est rien changé aux attributions des Ingénieurs de Sedan et de Rethel en ce qui concerne le service du canal des Ardennes et de la rivière d'Aisne.

L'emploi d'Ingénieur actuellement occupé à la résidence de Mézières, par M. Thomas, Sous-Ingénieur, est supprimé.

Idem. — M. Pot (Hippolyte), Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Clamecy, aux services de chemins de fer respectivement confiés à MM. les Ingénieurs en Chef Léonard et Lethier, est chargé du service ordinaire du département du Tarn, en remplacement de M. Lenclud, décédé.

Il remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

L'emploi d'Ingénieur ordinaire actuellement occupé par M. Pot, à la résidence de Clamecy, est supprimé.

Décision du 26 mars. — Le service des études d'assainissement de la ville de Toulon est rattaché au 7e arrondissement d'Inspection générale des Ponts et Chaussées.

Arrêté du 26 mars. — Un service de Contrôle est créé pour les travaux du chemin de fer de Bougie à Beni-Mensour concédé à la Compagnie de l'Est-Algérien par la loi du 21 mai 1884.

Ce service est réuni aux attributions de M. Pelletreau, Ingénieur

ordinaire de 1re classe faisant fonctions d'Ingénieur en Chef à Philippeville.

M. Réguis, Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur du service ordinaire de l'arrondissement de Bougie, est attaché en outre au Contrôle des travaux de la ligne de Bougie à Beni-Mensour.

Arrêté du 28 *mars*. — Un service spécial est créé pour la centralisation des justifications relatives à l'emploi du matériel fixe approvisionné par l'État pour la construction des chemins de fer.

M. Loche, Ingénieur en Chef de 2e classe à Paris, chargé de la 1re section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, est chargé en outre du service ci-dessus.

Arrêté du 30 *mars*. — M. Potel, Ingénieur en Chef de 1re classe, chargé du service ordinaire du département de la Charente-Inférieure, est chargé du service maritime du même département, en remplacement de M. Martin de Beaucé, atteint par la limite d'âge.

Idem. — M. Thurninger (Albert), Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché au service maritime du département de la Charente-Inférieure, nommé Ingénieur en Chef de 2e classe pour prendre rang à dater du 16 mai, est chargé du service ordinaire du département de la Charente-Inférieure, en remplacement de M. Potel.

Idem. — La section du Contrôle de l'Exploitation des chemins de fer d'Orléans et prolongements précédemment confiée à M. Pasqueau, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Bordeaux, est supprimée.

Par suite de cette mesure, le nombre de sections entre lesquelles est réparti le Contrôle du réseau, est réduit de quatre à trois.

Il n'est rien modifié à l'organisation de la 1re section; les deux autres sections sont constituées comme il suit:

2e SECTION.

M. Orsel, Ingénieur en chef des Mines, à Tours.

I. — PONTS ET CHAUSSÉES.

1er *arrondissement.* M. **Leroux**, Ingénieur ordinaire, à Tours.	Lignes de : Tours à Blois (exclusiv.); Tours à Vendôme (exclusiv.); Tours à Vierzon; Villefranche-sur-Cher à Blois; Tours à Châteauroux; Tours à Saint-Benoît; Saint-Benoît à Bersac; Poitiers à Chauvigny; Le Dorat à Limoges; Tours au Mans; Tours à Saint-Patrice.
2e *arrondissement.* M. **Résal** (Jean), Ingénieur ordinaire, à Nantes.	Lignes de : Saint-Patrice à Landerneau; Aubigné à La Flèche; Nantes à Châteaubriant; Savenay à Saint-Nazaire; Saint-Nazaire au Croisic et à Guérande; Questembert à Ploërmel; Auray à Quiberon; Auray à Pontivy; Rosporden à Concarneau; Quimper à Pont-l'Abbé; Quimper à Douarnenez.
3e *arrondissement.* M. **Perrin**, Ingénieur ordinaire, à Bordeaux.	Lignes de : Saint-Benoît à Bordeaux; Angoulême à Limoges; Le Quéroy à Nontron; Saillat à Bussière-Galant; Coutras aux aiguilles de Ribérac; Libourne au Buisson; Bordeaux à La Sauve; Raccordement des chemins de fer d'Orléans et du Midi, à Bordeaux.

II. — Mines.

1er *arrondissement.* **M. Langlois**, Ingénieur ordinaire, à Nantes.	Lignes de : Tours à Blois (exclusiv.); Tours à Vendôme (exclusiv.); Tours à Vierzon; Villefranche-sur-Cher à Blois; Tours à Châteauroux; Tours à Saint-Benoît; Saint-Benoît à Bersac; Poitiers à Chauvigny; Le Dorat à Limoges; Tours au Mans; Aubigné à La Flèche; Tours à Landerneau; Nantes à Châteaubriant; Savenay à Saint-Nazaire; Saint-Nazaire au Croisic et à Guérande; Questembert à Ploërmel; Auray à Quiberon; Auray à Pontivy; Rosporden à Concarneau; Quimper à Pont-l'Abbé; Quimper à Douarnenez.
2e *arrondissement.* **M. Boutiron**, Ingénieur ordinaire à Bordeaux.	Lignes de : Saint-Benoît à Bordeaux; Angoulême à Limoges; Le Quéroy à Nontron; Saillat à Bussière-Galant; Coutras aux aiguilles de Ribérac; Libourne au Buisson; Bordeaux à La Sauve; Raccordement des chemins de fer d'Orléans et du Midi, à Bordeaux.

3e SECTION.

M. Gautié, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Clermont-Ferrand.

I. — PONTS ET CHAUSSÉES.

1er *arrondissement.* M. Boutteville, Ingénieur ordinaire, à Clermont-Ferrand.	Lignes de : Clermont à Brive; Eygurande à Largnac; Limoges à Meymac; Brive à Saint-Denis près Martel (inclusiv.); Aurillac (inclusiv.) à Arvant (exclusiv.).
2e *arrondissement.* M. Berget, Ingénieur ordinaire, à Albi.	Lignes de : Saint-Denis près Martel (exclusiv.), à Toulouse; Figeac à Aurillac (exclusiv.); Capdenac à Rodez; Viviez à Decazeville; Lexos à Montauban; Tessonnières à Albi et raccordement avec la ligne de Carmaux.
3e *arrondissement.* M. Mouret, Ingénieur ordinaire, à Périgueux.	Lignes de : Limoges à Périgueux; Nexon à Brive; Périgueux à Ribérac; Périgueux à Brive; Périgueux à Agen; Le Buisson à Cazoulès; Libos à Cahors; Penne à Villeneuve-sur-Lot Cahors à Montauban.

II. — MINES.

1er *arrondissement.* M. de Béchevel, Ingénieur ordinaire, à Clermont-Ferrand.	Lignes de : Clermont à Brive; Eygurande à Largnac; Limoges à Meymac.

2e *arrondissement.* M. **Vital**, Ingénieur ordinaire, à Rodez.	Lignes de : Brive à Figeac; Figeac à Arvant; Figeac à Toulouse; Capdenac à Rodez; Viviez à Decazeville; Lexos à Montauban; Tessonnières à Albi et raccordement avec la ligne de Carmaux; Nexon à Brive; Niversac à Brive; Sarlat à Cazoulès; Cahors à Montauban.
3e *arrondissement.* M. **Boutiron**, Ingénieur ordinaire, à Bordeaux.	Lignes des : Aiguilles de Ribérac à Périgueux et Limoges; Périgueux à Agen; Le Buisson à Sarlat; Libos à Cahors; Penne à Villeneuve-sur-Lot; Périgueux à Ribérac.

Arrêté du 30 *mars.* — M. **Pavie** (Georges), Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Troyes, au service ordinaire du département de l'Aube, au service de la navigation de l'Aube et du canal de la Haute-Seine et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Demouy**, est attaché, à la résidence de Meaux, au service de la navigation de la Marne, en remplacement de M. **Carro**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 31 *mars.* — Le service du Contrôle des travaux du chemin de fer d'Albertville à la ligne du Mont-Cenis est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'Exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Décision du 4 *avril.* — M. **Martin de Beaucé**, Inspecteur Général honoraire maintenu par arrêté du 15 mai 1882 en activité hors cadres pendant une période de trois années au delà de la limite d'âge réglementaire, cessera ses fonctions le 14 mai.

Décret du 10 *avril.* — M. **Picard** (Alfred), Ingénieur en Chef de 1re classe, Conseiller d'État en service ordinaire, est nommé Directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux Publics.

Arrêté du 10 *avril.* — **M. Cendre** (Gustave), Ingénieur en Chef de 1re classe, ancien Directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux Publics est attaché, à la résidence de Paris, au service du Contrôle de l'Exploitation des chemins de fer du Midi, en remplacement de **M. Choquet**, Ingénieur en Chef de 2e classe, qui reste exclusivement chargé de la 2e section du service de la navigation de la Seine.

Arrêté du 16 *avril.* — L'emploi d'Ingénieur en Chef occupé, à la résidence de Poitiers, par M. **Lefebvre**, mis en congé renouvelable à dater du 16 avril 1885, est supprimé.

Les chemins de fer ci-après désignés, composant le service spécial de M. **Lefebvre**, sont rattachés aux attributions de M. **Forestier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de 1re classe déjà chargé du service ordinaire du département de la Vienne, savoir :

I. — CHEMINS DE FER NON CONCÉDÉS.

Études :

Ligne de Marans à Surgères;
— Breuil-Barret à Parthenay;
— La pointe de la Fumée au fort d'Enet;
— Saint-Jean d'Angély à Civray, avec embranchement sur Cognac;
— Saujon à la ligne de Tonnay-Charente à Marennes;
— Raccordement du port de la Pallice avec les gares de La Rochelle.

II. — CHEMINS DE FER CONCÉDÉS.

1° Lignes du réseau de l'État.

Ancien réseau :

Ligne de Tonnay-Charente à Marennes et au Chapus;
— Niort à Ruffec;
— Neuville à Bressuire.
} Études et travaux d'infrastructure. — Contrôle des travaux de superstructure.

Nouveau réseau :

Ligne de Saint-Laurent de la Prée à la pointe de la Fumée (Liquidation).

2° Ligne concédée à la Compagnie d'Orléans.

Ligne du Quéroy à Nontron (liquidation des entreprises d'infrastructure. — Contrôle des travaux de superstructure).

Arrêté du 20 *avril.* — M. **Bousigues** (Édouard), Ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Mâcon, du 2e arrondissement des services de chemins de fer respectivement confiés à MM. les Ingénieurs en Chef **Coffin** et **Reboul** et du 2e arrondissement du Contrôle de l'Exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est nommé Chef du Cabinet du Ministre des Travaux Publics.

M. **Bousigues** conserve le service des études et travaux de la ligne de Roanne à Chalon.

Arrêté du 21 *avril.* — M. **Descubes-Desgueraines** (Albert), Ingénieur ordinaire de 2e classe, détaché au service du Gouvernement de la Roumélie orientale, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Mâcon et provisoirement du 2e arrondissement de la 5e section du Contrôle de l'Exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en remplacement de M. **Bousigues**.

Décision du 21 *avril.* — Le service du Contrôle de l'Exploitation de la section de la ligne de la Sénia à Aïn-Temouchent comprise entre Lourmel et le Rio-Salado est organisé comme il suit :

1° *Exploitation technique :*

M. **Genty**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Oran ;

2° *Voie et Travaux d'art :*

M. **Meunier**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à Oran.

Arrêté du 25 *avril.* — La ligne de Niort à Ruffec est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'Exploitation des chemins de fer de l'État, savoir :

A la 1re section d'Ingénieur en Chef,

Au 3e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées ;

Au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines.

Idem. — M. **Metzger** (Jean-Charles), Ingénieur en Chef de 2e classe cesse ses fonctions d'Ingénieur-adjoint à la Direction des chemins de fer au Ministère des Travaux Publics.

Un congé d'un mois lui est accordé avec traitement entier à dater du 1er mai 1885.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATION.

10 *avril* 1885. — **M. Roy** (Auguste), Candidat déclaré admissible au concours de 1882, est nommé Conducteur de 4e classe et autorisé à entrer au service municipal de la ville de Bordeaux.

Il est placé dans la situation de service détaché.

2° AVANCEMENTS.

30 *mars* 1885. — Les Conducteurs dont les noms suivent sont élevés, savoir :

1° *Au grade de Conducteur principal :*

MM. **Ardouin** et **Béquet** (Aimé), Gironde, service maritime.

2° *A la* 1re *classe :*

M. **Blot**, Eure, navigation de la Seine (3e section — 2e division).

3° *A la* 2e *classe.*

M. **Vincent**, Ain, service ordinaire.

4° *A la* 3e *classe.*

MM. **Antoune** et **Musseau**, Gironde, service de chemins de fer de M. l'Ingénieur en Chef **Prompt**.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

10 *avril* 1885. — **M. Besnard** (Edmond), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Mayenne, au service des études et travaux du chemin de fer de Pouancé à Laval, est mis à la disposition de M. le Préfet de la Seine, pour être employé au service municipal de la ville de Paris.

Il est placé dans la situation de service détaché.

16 *avril.* — **M. Borrel** (Jules), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Castres, est autorisé à entrer au service du canal du Midi, en qualité de Conducteur de travaux, à la résidence de Toulouse.

Il est placé dans la situation de service détaché.

16 *avril.* — M. **Cadot** (Maurice), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer de Prades à Olette, est mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service de l'hydraulique agricole du département de l'Hérault.

Il est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉS.

26 *mars* 1885. — Un congé de trois mois pour raisons de santé est accordé avec traitement entier à M. **Miest** (Édouard), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine, au service du canal du Nord sur Paris.

L'arrêté du 23 février 1885 par lequel M. **Miest** avait été attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher est rapporté.

10 *avril.* — Est rapporté l'arrêté du 16 février 1885 par lequel M. **Finily** (Marius), Conducteur de 3e classe, a été attaché, dans le département des Basses-Alpes, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-André à Nice.

M. **Finily** reste placé dans la situation de congé sans traitement.

13 *avril.* — Un congé de trois mois sans traitement est accordé, pour affaires personnelles, à M. **Barthez** (Étienne), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de l'Aude.

16 *avril.* — M. **Bariat** (Pierre), Conducteur de 3e classe précédemment détaché au service des travaux de distribution d'eau de la ville de Rennes et actuellement sans destination, est mis en congé sans traitement.

25 *avril.* — M. **Ramier** (Auguste), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département d'Oran, est mis en congé sans traitement pour raisons de santé.

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

1er *avril.* — M. **Dédet** (Auguste), Conducteur de 1re classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Société concessionnaire du canal de Saint-Dizier à Wassy, à la résidence de Pont-Varin (Haute-Marne).

Idem. — M. **Métayer** (Pierre), Conducteur de 1re classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à

rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité de Chef de section, à la résidence de Paris.

1er *avril.* — **M. Chevallier** (Édouard), Conducteur de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à continuer de remplir les fonctions d'Architecte voyer de la ville de Cholet (Maine-et-Loire).

Idem. — M. **Carvès** (Raymond), Conducteur de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à continuer ses fonctions d'Agent voyer au service du département de la Loire, à la résidence de Montbrison.

Idem. — M. **Amann** (Auguste), Conducteur de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, service des lignes neuves, à la résidence de Guéret.

Idem. — M. **Perny** (Jules), Conducteur de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, à la résidence d'Ervy (Aube).

Idem. — M. **Mangenot** (François), Conducteur de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité de Sous-Ingénieur, à la résidence de Châlons.

Idem. — M. **Campech** (Victor), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, en qualité de Chef de section, à la résidence de Saint-Sauveur-le-Vicomte (Manche).

Idem. — M. **Lassalle** (Barthélemy), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité de Conducteur de la voie, à la résidence de Perpignan.

Idem. — M. **Chilliard** (Célestin), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à continuer de diriger les travaux de construction et de réparations

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 116)

[5 décembre 1884.]

Travaux publics communaux. — Pont. — Effondrement causé par l'affouillement des piles dû à une crue prolongée et à l'exhaussement d'un chemin vicinal, et non par une exécution vicieuse des travaux. — Entrepreneur non responsable. — Frais d'expertise à la charge de la commune. — (Sieur Rouxel.)

Vu la requête du sieur Rouxel et le mémoire ampliatif présentés par le sieur Rouxel... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté, en date du 17 décembre 1881, par lequel le conseil de préfecture des Basses-Pyrénées a déclaré cet entrepreneur responsable de la chute d'un pont construit sur la rivière la Leyre pour le compte de la commune de Saugnac-et-Muret;

Ce faisant, lui allouer la somme de 6 384f,20 que la commune de Saugnac-et-Muret a été autorisée à retenir, avec les intérêts et les dépens de première instance et d'appel;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la chute du pont de Saugnac-et-Muret doit être attribuée à l'affouillement des fondations de l'une des piles occasionné par une crue prolongée de la rivière la Leyre, dont les eaux rejetées avec force contre ladite pile par suite de l'exhaussement du chemin vicinal établi sur la rive gauche ont provoqué l'effrondement de la pile; que, d'autre part, les experts n'ont constaté aucune malfaçon provenant soit de l'emploi de matériaux de qualité défectueuse, soit de vices de construction; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a déclaré le sieur Rouxel responsable de la chute du pont et a autorisé la commune de Saugnac-et-Muret à retenir la somme de 6 384f,20 qu'elle reste devoir à l'entrepreneur pour le solde de ses travaux;

Sur les intérêts :

Considérant que le sieur Rouxel a droit aux intérêts de la somme indûment retenue à partir du 8 mars 1882, date de la demande qu'il en a faite devant le Conseil d'État;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que de ce qui précède il résulte que les frais de l'expertise à laquelle il a été procédé doivent être mis pour la totalité à la charge de la commune de Saugnac-et-Muret... (Arrêté annulé. La commune payera au sieur Roussel la somme de 6 584f,20 avec les intérêts à partir du 8 mars 1882. Frais d'expertise et dépens supportés par la commune de Saugnac-et-Muret.)

(N° 117)

[5 décembre 1884.]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Introduction de bœufs sur la voie ferrée, malgré une clôture continue et conforme au modèle admis par l'administration supérieure. — Contravention reconnue, bien que cette clôture n'opposât pas un obstacle suffisant au passage des animaux. — Contravention. — Amende prononcée par le Conseil d'État (*).— (Ministre des Travaux Publics contre sieur Villedieu.)

Vu le recours présenté par le Ministre des Travaux Publics tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 8 décembre 1883 par lequel le conseil de préfecture de l'Ardèche a renvoyé des fins d'un procès-verbal dressé contre lui le sieur Villedieu à raison de l'introduction de bestiaux lui appartenant dans l'enceinte de la voie ferrée sur la ligne de Livron à Privas ;

Ce faisant, attendu que la haie vive servant de clôture à la voie ferrée était en bon état et que si elle n'opposait pas un obstacle suffisant pour empêcher l'accès de la voie, cette circonstance ne pouvait dispenser le conseil de préfecture d'appliquer au sieur Villedieu l'amende encourue, condamner le sieur Villedieu à 16 francs d'amende et aux frais du procès-verbal;

Vu l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759;

Vu la loi du 15 juillet 1845, articles 2 et 4;

Vu les lois des 29 floréal an X et 23 mars 1842;

Considérant qu'il est constaté par le procès-verbal ci-dessus visé que deux bœufs appartenant au sieur Villedieu se sont introduits

---

(*) Voy. 6 janvier 1882, Ministre des Travaux Publics, *Ann.* 1883, p. 26 et les renvois.

le 28 août 1883 sur la voie du chemin de fer de Livron à Privas sur le territoire de la commune de Chomerac ;

Considérant que pour renvoyer le sieur Villedieu des fins du procès-verbal dressé contre lui, le conseil de préfecture de l'Ardèche s'est fondé sur ce que la haie vive servant de clôture était en mauvais état et n'opposait aucun obstacle pour empêcher l'accès de la voie, mais qu'il résulte de l'instruction que ladite clôture était en bon état, qu'elle était continue et conforme au modèle admis par l'administration supérieure ; que, dans ces circonstances, le sieur Villedieu a commis une contravention aux lois et règlements sur la grande voirie et est passible des peines édictées par l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759 rendu applicable aux chemins de fer par l'article 2 de la loi du 15 juillet 1845... (Arrêté annulé. Sieur Villedieu condamné à 16 francs d'amende et aux frais du procès-verbal.)

(N° 118)

[5 décembre 1884.]

Voirie (Grande). — Chemin de fer d'intérêt local. — Département. — Simple halte devenue gare frontière. — Traité de Francfort. — Indemnité. — (Société anonyme belge des chemins de fer contre le département de Meurthe-et-Moselle et le sieur Noblot.)

Le dommage qui résulte pour un particulier de la signature d'un traité diplomatique (dans l'espèce, traité de Francfort) ne peut pas servir de base à une demande d'indemnité contre l'État par la voie contentieuse (*).

Une ligne de chemin de fer a été concédée à titre d'intérêt local à un département, qui l'a rétrocédée à une compagnie : par suite de la rectification de la frontière, la compagnie a construit de sa seule initiative une gare douanière, dans une localité où une simple halte avait été prévue : dans ces conditions, elle n'est pas fondée à réclamer de ce chef une indemnité au département.

(*) Voy. au sujet de l'application du même traité touchant le logement des troupes pendant l'occupation allemande, 23 juillet 1875, Villebrun, p. 717 et les renvois ; — Rapp. dans le même sens, 18 novembre 1869, Jecker, les conclusions de M. le commissaire du gouvernement de Belbœuf, et la note, p. 890, ainsi que la note sous l'arrêt Cohen, 26 février 1857, p. 167 [*Extrait du recueil des Arrêts du Conseil d'Etat*].

Vu la requête... pour la société anonyme belge des chemins de fer... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 27 août 1880, par lequel le conseil de préfecture de Meurthe-et-Moselle a rejeté la demande formée par ladite société à l'effet de faire condamner l'État et le département de Meurthe-et-Moselle à lui rembourser les dépenses imprévues que lui a causées l'établissement d'une gare douanière à Moncel, sur le chemin de fer d'intérêt local de Nancy à Château-Salins dont elle était concessionnaire;

Ce faisant, attendu qu'à la suite du traité de Francfort, la nouvelle frontière rencontrant ledit chemin de fer un peu au delà de Moncel, il a été nécessaire de construire sur ce point au lieu de la halte dont le projet, approuvé par arrêté préfectoral du 15 avril 1870, devait entraîner une dépense de 9 473f,64, une gare douanière qui a coûté 424 952f,35; que cette dépense, nécessitée par un fait présentant le caractère de force majeure, ne doit pas rester à la charge de la société concessionnaire; attendu en outre, en ce qui concerne le département, que celui-ci propriétaire du chemin de fer d'intérêt local doit, sauf son recours contre qui de de droit, payer des travaux devenus nécessaires postérieurement au contrat de concession et exécutés sur ce chemin conformément aux projets approuvés par le préfet, sans quoi il s'enrichirait, contrairement aux règles posées par l'article 1375 du Code civil, aux dépens du concessionnaire qui a travaillé pour lui; que c'est à tort que le conseil de préfecture a cru pouvoir inférer que la société belge avait renoncé à toute demande d'indemnité contre le département soit de ce fait qu'elle a consenti à payer provisoirement à la place du département les terrains destinés à l'assiette de la gare et représentant une dépense de 19 652f,56 seulement sur 424 952f,35, soit l'acceptation tacite de la condition insérée à cet effet par le conseil général dans l'approbation donnée au traité d'exploitation conclu entre la société belge et la compagnie du chemin de fer de l'Est, alors que la société n'a pas provoqué cette approbation qui n'était pas nécessaire pour un simple traité d'exploitation et qui ne lui a pas été notifiée; et attendu, en ce qui concerne l'État, qu'en faisant passer dans le réseau d'intérêt général les lignes d'intérêt local de Meurthe-et-Moselle, l'État s'est substitué aux obligations du département; qu'il est d'ailleurs responsable d'une conséquence dommageable de la guerre de 1870-1871 alors que cette conséquence ne rentre pas dans les dommages causés directement par la lutte à main armée, mais résulte des conditions nouvelles d'organisation du service public de la douane,

à la suite de la modification apportée par traité au tracé de la frontière ; l'État doit supporter les dépenses faites d'accord avec l'administration sur un chemin de fer en vue de l'installation d'un service public étranger à l'objet de la concession ; qu'enfin c'est à tort que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent, en tant que le recours était fondé sur la responsabilité de l'État pour faits de guerre, puisqu'il s'agissait non pas d'un véritable fait de guerre mais d'un travail public rendu nécessaire par la situation nouvelle de la frontière, par ces motifs, condamner l'État et le département de Meurthe-et-Moselle à payer à ladite société la somme de 415 879f,21 avec les intérêts, les intérêts des intérêts et à supporter les dépens de première instance et d'appel ;

Vu le mémoire en réponse présenté au nom du département de Meurthe-et-Moselle... tendant à ce que le pourvoi de la société belge soit rejeté et ladite société condamnée aux dépens, et subsidiairement au cas où une condamnation serait prononcée contre le département, à ce que l'État soit condamné à garantir le département de toute indemnité et à supporter les dépens, par les motifs que le département n'a jamais demandé la construction de la gare douanière, et qu'il est étranger aux faits qui ont rendu cette construction nécessaire ; que, dans le contrat de concession, qui diffère de l'entreprise de travaux publics, les charges résultant de circonstances de force majeure sont supportées par le concessionnaire ; qu'il n'y a d'ailleurs pas eu force majeure, car la société concessionnaire pouvait ou demander la résiliation de la concession ou arrêter la ligne à la frontière, ou en franchissant la frontière, ne pas établir de gare douanière, sauf à conduire conformément aux dispositions de la loi des 6-22 août 1791 les marchandises importées au bureau de douane le plus voisin ; que, si ladite société concessionnaire a préféré établir une gare douanière, c'est dans l'intérêt de son entreprise de transport et pour céder plus avantageusement la ligne à la compagnie du chemin de fer de l'Est en vue de son incorporation dans le réseau d'intérêt général ; qu'en agissant ainsi, elle n'a nullement fait une dépense dans l'intérêt du département ; qu'en effet celui-ci ne pouvait avoir aucun avantage à l'établissement d'une gare douanière, que d'ailleurs la société belge a renoncé envers le département à toute demande en indemnité, d'une part, en s'engageant à payer à la place dudit département les terrains servant à l'assiette de la gare douanière, alors que tous les terrains occupés par le chemin de fer devaient être fournis par lui ; d'autre part en concluant avec la compagnie de l'Est un traité qui équivalait à une véritable

cession de la concession, traité qui ne pouvait être valable qu'avec l'approbation du conseil général, et auquel celui-ci n'a donné son assentiment qu'à condition qu'aucune charge ne résulterait pour lui de l'établissement de la gare douanière ; qu'enfin dans le cas où il serait jugé que la société belge a droit à une indemnité, cette indemnité devrait être supportée, non par le département mais par l'État, qui a classé la ligne de Nancy à la frontière dans le réseau d'intérêt général et qui peut seul d'ailleurs être condamné à supporter les dépenses devenues nécessaires, à la suite d'une guerre et d'un traité de paix, pour l'installation d'un service public de perception d'impôts;

Vu les observations du Ministre de l'Intérieur ensemble les observations du Ministre des Travaux Publics et l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées; tendant au rejet du pourvoi par les motifs que le département ayant été dégagé par la société belge de toute charge relative à l'établissement de la gare douanière lorsque ladite société a renoncé à lui réclamer le prix des terrains servant d'assiette à ladite gare, l'État ne peut être tenu comme substitué au département de plus d'obligations que celui-ci, et que d'autre part l'État n'a jamais contracté aucune obligation directe envers la société qui tenait sa concession du département, et à laquelle par suite l'État n'a donné aucun ordre pour l'établissement de la gare douanière ;

Vu le décret du 26 juillet 1868, portant déclaration d'utilité publique des travaux de construction du chemin de fer de Nancy à Château-Salins et à Vic, et approbation de la convention passée le 21 janvier 1868 entre le département de la Meurthe et la société belge des chemins de fer ;

Vu le traité de paix signé à Francfort le 10 mai 1871 ;

Vu le décret en date du 18 octobre 1873 autorisant la compagnie du chemin de fer de l'Est à exploiter le chemin de fer de Nancy à Château-Salins, et la loi du 26 mars 1879 portant classement dudit chemin de fer dans le réseau d'intérêt général ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Considérant que la demande de la société belge des chemins de fer a pour objet d'obtenir le remboursement, soit par le département de Meurthe-et-Moselle, soit par l'État des dépenses de construction de la gare douanière dont l'établissement à Moncel a été la conséquence des modifications apportées au tracé de la frontière par le traité du 10 mai 1871 ;

Considérant que le traité du 10 mai 1871 constitue un acte diplomatique, émané de la puissance souveraine, dont les consé-

quences ne peuvent par elles-mêmes donner ouverture à aucune réclamation contre l'État par la voie contentieuse; qu'ainsi c'est uniquement dans les conventions intervenues entre les parties en cause qu'il y a lieu de rechercher quelle est l'étendue de leurs obligations réciproques;

Considérant qu'aux termes du traité de concession, du 21 juin 1868, la société belge s'est engagée à construire et à exploiter le chemin de fer de Nancy à Château-Salins et à Vic, à condition que le département lui payerait une subvention déterminée et lui fournirait les terrains nécessaires à l'assiette des travaux; que, postérieurement à ce traité et à la déclaration d'utilité publique du chemin de fer, le déplacement de la frontière est venu modifier profondément les conditions de construction et d'exploitation dudit chemin de fer; que dans cette situation nouvelle, résultant de circonstances de force majeure, il appartenait à la société belge, à défaut d'entente amiable avec le département, de poursuivre, si elle le jugeait à propos, devant qui de droit, la résiliation de son contrat; que, loin de demander cette résiliation, ladite société a achevé la construction de la ligne en donnant à la gare de Moncel l'extension rendue nécessaire par le voisinage de la frontière, après avoir expressément renoncé à réclamer au département le prix des terrains à occuper par suite de cette extension; qu'il suit de là que la société belge n'est pas fondée à demander que les conséquences pécuniaires de la construction d'une gare douanière à Moncel soient mises à la charge soit du département, soit de l'État en tant que, substitué aux obligations du département par suite de l'incorporation dans le réseau d'intérêt général de la ligne de Nancy à la frontière vers Château-Salins; que d'ailleurs l'État ne peut être rendu directement responsable des dépenses imprévues devenues nécessaires au cours de la construction d'une voie de communication départementale; que si le département ou le concessionnaire peuvent se concerter avec l'administration des douanes en vue de rendre plus facile, pour les marchandises entrant en France par un chemin de fer d'intérêt local, l'accomplissement des formalités imposées par la législation douanière, il n'en résulte pour l'État aucune obligation de supporter des dépenses ayant pour objet de favoriser la circulation sur une voie dont l'établissement n'est pas à sa charge... (Rejet avec dépens.)

(N° 119)

[12 décembre 1884.]

Travaux Publics. — Dommages. — Gêne momentanée.

La gêne momentanée causée à la circulation d'une voie publique, par des travaux de voirie régulièrement autorisés, n'est pas de nature à donner droit à indemnité à des industriels riverains (1re et 2e esp.) (*); *lorsque, d'ailleurs, l'immeuble avait conservé un accès par un autre côté* (**) (Lamy 1re esp.); — *et que la gêne n'a pas excédé, par sa durée et par sa gravité, la mesure des sujétions que les riverains doivent supporter.* — (Ville de Saint-Étienne, 2e esp.) (***).

[1re ESPÈCE. — Sieur Lamy contre compagnie du chemin de fer d'Orléans et sieur Aubrun.]

Vu la requête du sieur Lamy... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 20 juin 1882, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a rejeté sa demande tendant à obtenir une indemnité pour le préjudice que lui aurait causé le barrage de la rue Watt opéré à l'occasion des travaux d'agrandissement de la gare des marchandises du chemin de fer d'Orléans;

Ce faisant, attendu que le sieur Aubrun, entrepreneur des travaux de construction d'un pont, sur la rue Watt, appartenant à la compagnie du chemin de fer d'Orléans, a barré, sans nécessité, l'une des issues de la rue Watt sur laquelle sont situés les établissements du requérant, lui a ainsi causé un préjudice en entravant la circulation à travers ladite rue; qu'avant de prendre cette mesure, le sieur Aubrun aurait dû, aux termes de l'ordonnance de police du 8 août 1829, se munir d'une autorisation du préfet de police; que l'entrepreneur, au contraire, s'est contenté d'une permission délivrée par un chef de division de la préfecture de police qui n'avait pas qualité pour la lui donner, et qui ne justifiait d'aucune délégation du préfet de police; que le sieur Lamy a été ainsi privé d'une garantie essentielle accordée aux propriétaires contre les abus qui peuvent être commis par les entrepre-

(*-**-***) Voy. 22 février 1884, ville de Pontoise, *Ann.* 1884, p. 828; — 10 mars 1869, Lartigue, *Ann.* 1870, p. 20; — 6 avril 1870, veuve Lelarge, *Ann.* 1871, p. 678 et le renvoi.

neurs de travaux sur la voie publique; dire que l'autorisation donnée au sieur Aubrun, entrepreneur de la compagnie d'Orléans, de barrer la rue Watt est nulle comme ayant été donnée par qui n'avait pas qualité pour la délivrer; en conséquence, annuler l'arrêté attaqué, qui a considéré, à tort, comme régulière ladite autorisation; condamner la compagnie d'Orléans et le sieur Aubrun en tous les dépens de première instance et d'appel;

Vu le mémoire en défense de la compagnie d'Orléans... tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par le motif que le sieur Lamy devant le conseil de préfecture, en réclamant une indemnité à raison d'un dommage qui lui aurait été causé par l'exécution de travaux publics, a implicitement reconnu que lesdits travaux étaient régulièrement autorisés; que si, pour la première fois devant le Conseil d'État, il prétend avoir éprouvé un préjudice par suite du fait personnel de l'entrepreneur, qui aurait barré une rue sans se munir d'une autorisation du préfet de police, ce fait, en admettant qu'il fût établi, ne saurait donner lieu à une demande d'indemnité portée devant l'autorité administrative; qu'en effet, l'autorité judiciaire serait seule compétente, dans ce cas, pour statuer sur la réclamation dont il s'agit; que, d'ailleurs, en fait, le sieur Aubrun a agi en vertu d'une autorisation régulièrement délivrée par le préfet de police et portée à la connaissance de l'intéressé par un chef de division de la préfecture, et que, dans tous les cas, si le sieur Aubrun devait être reconnu coupable d'une négligence, ce fait personnel de l'entrepreneur ne saurait engager la responsabilité de la compagnie;

Vu les nouvelles observations du sieur Lamy... par lesquelles il déclare maintenir ses précédentes conclusions, et, les précisant, conclure en outre à ce qu'il plaise au Conseil allouer une indemnité de 25 000 francs à raison du dommage qui lui a été causé par les frais susmentionnés; subsidiairement, ordonner une expertise à l'effet d'évaluer le montant des dommages;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII, art. 4, et du 16 septembre 1807;

Considérant que le sieur Lamy se fonde, pour demander une indemnité, sur ce que la circulation aurait été interceptée dans la rue Watt, sur laquelle sont situés son atelier et sa boutique, par suite des travaux exécutés pour l'agrandissement de la gare du chemin de fer d'Orléans et sur ce que l'interception dont il se plaint n'aurait pas été régulièrement autorisée;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que lesdits travaux, déclarés d'utilité publique par un décret du 6 mai 1874, ont été régulièrement autorisés; que, d'ailleurs, la partie de la rue Watt

où sont situés les deux établissements du requérant a conservé ses accès sur le quai de la gare; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la demande d'indemnité formée par le sieur Lamy... (Rejet avec dépens.)

[2e ESPÈCE, 12 décembre. — Ville de Saint-Étienne contre sieurs Fillon et Mathevet.]

Vu la requête de la ville de Saint-Étienne... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 29 décembre 1882, par lequel le conseil de préfecture de la Loire l'a condamnée à payer au sieur Fillon, orfèvre-bijoutier, une indemnité de 1 100 francs et au sieur Mathevet, marchand boucher, une indemnité de 300 francs à raison du dommage causé à leur commerce par l'exécution des travaux d'ouverture de la rue Saint-Denis;

Ce faisant, attendu que les sieurs Fillon et Mathevet sont établis dans une rue transversale à la rue nouvellement ouverte; que si, pendant quelques jours ou quelques semaines, l'accès de leurs boutiques a pu être rendu plus difficile, il n'a jamais été supprimé; que la gêne momentanée qui est résultée soit d'un allongement du parcours, soit de la poussière des démolitions, n'a pas excédé la mesure des obligations qui incombent aux riverains des voies publiques; que, d'ailleurs, la réalité du préjudice allégué est loin d'être démontrée; décharger la ville requérante des condamnations prononcées contre elle et condamner tout contestant aux dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'en admettant qu'une gêne momentanée ait été apportée à la circulation, aux abords des magasins des sieurs Fillon et Mathevet établis à Saint-Étienne, rue Froide, par l'exécution de travaux d'ouverture d'une rue transversale, il résulte de l'instruction que cette gêne n'a pas excédé par sa durée ou sa gravité la mesure des sujétions que les riverains des voies publiques sont tenus de supporter sans indemnité; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture de la Loire a alloué, de ce chef, des indemnités aux sieurs Fillon et Mathevet... (Arrêté réformé en tant qu'il a condamné la ville de Saint-Étienne à payer une indemnité de 1 100 francs au sieur Fillon et une indemnité de 300 francs au sieur Mathevet. Sieurs Fillon et Mathevet condamnés aux dépens.)

(N° 120)

[19 décembre 1884.]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Contravention. — (Ministre des Travaux Publics et compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre veuve Forneret.)

Le fait par le riverain d'une avenue créée par une compagnie sur des terrains acquis par elle au moyen de l'expropriation, à l'effet de relier une gare à des voies publiques et classées, de briser la clôture établie par la compagnie le long de cette avenue ne constitue pas une contravention de grande voirie alors que l'établissement de cette clôture n'a pas été régulièrement autorisé (*).

Intervention de la compagnie admise : elle a intérêt à l'annulation de l'arrêté attaqué.

Vu le recours du Ministre des Travaux Publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 23 mars 1883, par lequel le conseil de préfecture de Saône-et-Loire a renvoyé la dame Forneret des fins du procès-verbal dressé contre elle pour pour avoir brisé la clôture établie par la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée le long de l'avenue de la gare d'Épinac ;

Ce faisant, attendu que ladite avenue a été établie par la compagnie, lors de la construction du chemin de fer, pour relier la gare d'Épinac à une voie publique; qu'elle est entretenue à ses frais; que la commune d'Épinac a refusé de la recevoir au nombre des voies communales; qu'ainsi elle constitue une voie intérieure formant une dépendance de la voie ferrée faisant partie, comme elle, de la grande voirie, mais sur laquelle les particuliers riverains ne sauraient prétendre aucun droit d'accès ; annuler, par ces motifs, l'arrêté attaqué et condamner la dame Forneret à 16 francs d'amende, aux frais du procès-verbal et au rétablissement des lieux dans leur état primitif;

Vu le mémoire en intervention de la compagnie Paris-Lyon-

(*) Voy. sur la situation des avenues conduisant aux gares, avant leur classement dans le réseau des voies générales, départementales ou communales, l'avis de la section des travaux publics, du 9 juillet 1879 (1884, *suprà*, p. 108 [Rec. du C. d'Ét.]): 8 février 1884, Ministre des Travaux Publics, p. 108; — 27 août 1857, Boilié Martin, *Ann.* 1857, p. 193 et 10 janvier 1867, Thiébaut, *Ann.* 1868, p. 569 et la note ; 26 juin 1869, Lebrun, *Ann.* 1870, p. 997 et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement de Belbeuf.

Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu qu'elle a intérêt à l'annulation de l'arrêté attaqué, déclarer son intervention recevable et, statuant au fond, condamner la dame Forneret à lui payer une somme de 7 francs avec intérêts, en réparation du préjudice qu'elle lui a causé;

Vu les observations en défense de la dame Forneret... tendant au rejet du recours, par les motifs que l'avenue de la gare est un véritable chemin public, sur lequel elle a droit à avoir un accès et que la compagnie ne pouvait modifier après coup par l'établissement de clôtures, l'état de choses résultant de travaux régulièrement approuvés;

Vu l'article 3 du cahier des charges de la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée annexé au décret du 11 juin 1859;

Vu les lois des 29 floréal an X et 15 juillet 1845;

Sur l'intervention de la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée :

Considérant que ladite compagnie a intérêt à l'annulation de l'arrêté attaqué; que, dès lors, son intervention est recevable;

Au fond :

Considérant que la compagnie ne justifie pas que la clôture placée par elle au-devant de la propriété de la dame Forneret le long de l'avenue d'accès de la gare d'Épinac ait été établie en vertu d'une autorisation régulière, delivrée par le Ministre des Travaux Publics, conformément à l'article 3 ci-dessus visé du cahier des charges de la concession du chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée; que, dans ces circonstances, le fait, par ladite dame Forneret, d'avoir brisé ladite clôture, ne constitue pas une contravention de grande voirie... (Recours du Ministre et requête en intervention de la compagnie rejetés.)

(N° 121)

[19 décembre 1884.]

Cours d'eau. — Associations syndicales. — Engagement. — Inéxécution des conditions. — Annulation. — Qualité pour agir. — (Dame de Bernis et sieur Guillaume de Bernis contre le sieur Granier.)

Décidé que le syndicat n'ayant pas rempli à l'égard de la requérante les conditions en vue desquelles elle avait consenti à souscrire à un syndicat d'arrosage, son engagement doit être annulé.

Qualité pour agir. — Le propriétaire qui avait souscrit l'engagement, n'est pas recevable à demander décharge des taxes syndicales auxquelles l'acquéreur de sa propriété à été imposé en vertu de cet engagement. — Il ne justifie d'aucun mandat.

Vu la requête... pour la dame de Bernis et le sieur Guillaume de Bernis... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 2 mars 1882, par lequel le conseil de préfecture du Gard a rejeté : 1° sa demande en annulation de l'engagement qu'elle a souscrit à l'irrigation du canal de Beaucaire, à raison de sa propriété située au lieu dit le Mas-de-Gleize ; 2° sa demande en décharge des taxes auxquelles le sieur Sentupéry, acquéreur de ladite propriété, a été imposé sur les rôles du syndicat du canal de Beaucaire pour les années 1876, 1877, 1878, 1879 et 1880 ;

Ce faisant, attendu que pour amener les eaux jusqu'auxdits terrains, il serait nécessaire, soit à raison de la disposition des lieux, soit à raison de la longueur des conduites à établir, d'exécuter des travaux dispendieux qui ne peuvent rentrer dans la catégorie de ceux que l'acte par lequel la dame de Bernis a souscrit à l'irrigation laisse à la charge des propriétaires; que, d'ailleurs, la dame de Bernis n'a souscrit que sur la promesse qui lui a été faite par le sieur Granier, mandataire du syndicat provisoire, qu'une rigole serait créée dans le voisinage de sa propriété et que cette condition n'a pas été remplie; qu'ainsi l'engagement contracté par la dame de Bernis est nul, et que, si le sieur Granier n'avait pas qualité pour stipuler au nom du syndicat, il doit être déclaré personnellement responsable; attendu, d'autre part, que le conseil de préfecture, après avoir déclaré recevable la tierce opposition de la dame de Bernis contre un précédent arrêté qui avait rejeté la demande en décharge du sieur Sentupéry des taxes auxquelles il avait été imposé pour l'année 1876, a rejeté à tort les conclusions de la requérante au fond et que c'est également à tort que le conseil de préfecture a rejeté comme non recevable la demande de la dame de Bernis en décharge des taxes afférentes aux années suivantes; qu'en effet, si le sieur Sentupéry n'a pas demandé la décharge desdites taxes, la requérante a qualité pour la réclamer en son nom personnel ; déclarer nul l'acte par lequel la dame de Bernis a souscrit à l'arrosage du canal de Beaucaire, accorder à la requérante et à ses ayants cause décharge des taxes syndicales réclamées à raison de la propriété du Mas-de-Gleize pour les années 1876 et suivantes; subsidiairement, condamner le sieur Granier à payer aux requérants une indemnité de 50 000 francs

avec intérêts et intérêts des intérêts, ou tout au moins le déclarer responsable, sauf liquidation ultérieure des dommages-intérêts ; condamner les défendeurs aux dépens ;

Vu le mémoire en défense du sieur Granier... tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le pourvoi des sieur et dame de Bernis, en tant qu'ils demandent que le sieur Granier soit déclaré personnellement responsable envers eux, et condamner les requérants aux dépens, par les motifs qu'en qualité de délégué du syndicat provisoire, il était autorisé à promettre à la dame de Bernis, pour la décider à faire partie de l'association, la création d'une rigole d'arrosage dans le voisinage de ses terrains ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

En ce qui concerne la demande de la dame de Bernis tendant à faire prononcer la nullité de l'engagement qu'elle a souscrit :

Considérant que l'article 5 de l'acte d'engagement par lequel la dame de Bernis a souscrit à l'arrosage du canal de Beaucaire a déterminé les travaux qui doivent être exécutés par le syndicat et ceux qui restent à la charge des propriétaires ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux dont le syndicat accepte la charge sont aujourd'hui terminés ; que pour amener les eaux depuis les rigoles créées par le syndicat jusqu'à la propriété du Mas-de-Gleize, la dame de Bernis ou ses ayants cause auraient été obligés d'exécuter des travaux qui, à raison de leur importance et de la longueur des conduites à établir, ne peuvent rentrer dans la catégorie de ceux que l'engagement qu'elle a souscrit laisse à la charge des propriétaires ; que, dans ces circonstances, la dame de Bernis est fondée à soutenir que le syndicat n'a pas rempli les conditions en vue desquelles elle a consenti à souscrire à l'arrosage du canal de Beaucaire et que son engagement doit être déclaré nul ;

En ce qui concerne la demande en décharge des taxes syndicales afférentes au Mas-de-Gleize pour les années 1876, 1877, 1878, 1879 et 1880 :

Considérant que c'est le sieur Sentupéry qui a été inscrit au rôle à raison desdites taxes et que la dame de Bernis, qui ne justifie d'aucun mandat, n'a pas qualité pour en réclamer la décharge en son nom personnel... (Arrêté annulé. L'acte par lequel la dame de Bernis a souscrit à l'arrosage du canal de Beaucaire est déclaré nul. Surplus des conclusions rejeté. Dépens mis à la charge du syndicat.)

(N° 122)

[19 décembre 1884.]

Travaux Publics. — Pont de Clichy. — Décompte. — (Ministre des Travaux Publics contre sieurs Martin et Legrand.)

Décidé par interprétation du devis que la construction de ponts provisoires destinés à permettre le maintien de la circulation pendans les opérations de relèvement du pont de Clichy constituait un des objets principaux de l'entreprise et devait être payée au prix du bordereau.

Intérêts, intérêts des intérêts.

Vu le recours du Ministre des Travaux Publics tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 30 novembre 1881, par lequel le conseil de préfecture de la Seine, statuant sur la réclamation des sieurs Martin et Legrand, entrepreneurs des travaux de reconstruction partielle et de relèvement du pont de Clichy, relative au décompte de leur entreprise, leur a alloué : 1° une somme de 12 164f,52; 2° une somme de 382 francs pour location de charpentes et fers employés à l'établissement d'une passerelle provisoire pendant l'opération de relèvement de la flèche des arcs de la travée centrale;

Ce faisant, attendu que le maintien de la circulation sur cette partie du pont de Clichy, pendant l'opération dont s'agit, était une des charges de l'entreprise, et que les frais que pouvait entraîner cette sujétion devaient, d'après l'article 13 du devis et conformément à la règle générale, incomber aux entrepreneurs; que, d'ailleurs, l'obligation de maintenir la circulation ne devait pas entraîner, d'après le projet primitif, celle de construire une passerelle latérale; que cette nécessité n'est résultée que des modifications que les entrepreneurs ont été autorisés à leurs risques et périls à introduire dans le mode de relèvement des arcs métalliques et par suite dans la conduite des travaux destinés à exécuter cette opération; qu'ainsi, cet ouvrage accessoire ne peut être mis à la charge de l'administration; décharger l'État de toute condamnation;

Vu le mémoire en défense présenté pour les sieurs Martin et Legrand... tendant au rejet du recours avec dépens...;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et le cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866;

Considérant qu'à l'appui de son recours, le Ministre des Travaux Publics soutient que le maintien de la circulation sur l'arche centrale du pont de Clichy, pendant l'opération du relèvement des arcs de la travée centrale du pont de Clichy, était une des charges accessoires de l'entreprise et que par suite la dépense afférente au pont provisoire a été à bon droit rejetée du décompte ;

Mais considérant que, si les sujétions résultant du maintien de la circulation étaient à la charge des entrepreneurs, la construction de ponts provisoires, là où elle était reconnue nécessaire, constituait, aux termes de l'article 12 du devis, un des objets principaux de l'entreprise et devait être payée au prix du bordereau ;

Considérant qu'il résulte de l'expertise que la construction du pont provisoire établi sur l'arche centrale a été nécessité, non par des modifications apportées par les entrepreneurs, à leurs risques et périls, en cours de travaux, mais par les conditions mêmes de l'opération de relèvement, telles qu'elles résultaient des données du projet primitif ;

Considérant, dès lors, que c'est à bon droit que la dépense résultant de ce travail a été allouée aux entrepreneurs par l'arrêté attaqué ;

En ce qui concerne les intérêts des intérêts :

Considérant que le conseil de préfecture a alloué aux sieurs Martin et Legrand les intérêts des intérêts à partir du 25 août 1879 ; que les sieurs Martin et Legrand ont demandé de nouveau les intérêts des intérêts devant le Conseil d'État le 11 juillet 1882 et le 31 décembre 1882 ; qu'à chacune de ces dates, il était dû, en vertu de l'arrêté du conseil de préfecture et de la demande précédente, plus d'une année d'intérêts ; que dès lors, et par l'application de l'article 1154 du Code civil, il y a lieu de décider que les intérêts échus au 11 juillet 1882 et au 31 décembre 1883 seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêt au profit des sieurs Martin et Legrand... (Recours du Ministre rejeté. Intérêts des intérêts capitalisés aux dates des 12 juillet 1882 et 31 décembre 1883 pour produire intérêt au profit des sieurs Martin et Legrand à partir de ces dates. État condamné aux dépens.)

(N° 123)

[19 décembre 1884.]

Travaux Publics. — Pont. — Décompte. — (Ministre des Travaux Publics contre sieur Abougit.)

Tympans des ponts et maçonnerie des parapets. — Substitution de maçonnerie en moellons smillés et appareillés à la maçonnerie ordinaire : rejet de l'indemnité demandée ; cette substitution a été prévue au bordereau des prix.

Pierres de taille de Blavozy : prix conforme au bordereau des prix : rejet.

Vu le recours du Ministre des Travaux Publics tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du conseil de préfecture de la Haute-Loire, du 22 juin 1878, dans celles de ses dispositions par lesquelles il a condamné l'État à payer au sieur Abougit, entrepreneur de travaux publics, une somme de 2 538f,40 avec intérêts à partir du jour de la notification de l'arrêté, et a mis les frais d'expertise à la charge de l'État ;

Ce faisant... rejeter la réclamation du sieur Abougit ;

Vu les observations en défense et recours incident du sieur Abougit... tendant au rejet du recours du Ministre, et, en ce qui concerne le recours incident, à ce qu'il soit fait droit aux demandes de deux sommes de 370f,65 et 779f,56 adoptées par les experts pour divers ouvrages exécutés par le sieur Abougit ;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII, article 4 et du 16 septembre 1807 ;

En ce qui concerne le prix de la maçonnerie employée pour les tympans des ponts de la Renaissance :

Considérant que, si, au cours des travaux, l'entrepreneur a reçu l'ordre de substituer, pour les tympans desdits ponts, la maçonnerie en moellons smillés et appareillés à la maçonnerie ordinaire, il résulte de l'instruction que cette nouvelle nature d'ouvrage avait été prévue au bordereau des prix, qui l'a évaluée à la somme de 15f,19 le mètre cube ; que le sieur Abougit n'était pas fondé à soutenir que ce prix ne pouvait trouver son application pour les travaux dont il s'agit ; qu'en effet ils ont été exécutés en moellons de la carrière de Chadrac, conformément au devis ; et que le prix nouveau établi pour les voûtes des ponts, à raison du changement de carrière intervenu pour les matériaux desdites voûtes, était

sans influence sur la détermination du prix de la maçonnerie des tympans; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture, fixant à 28f,43 le prix à allouer à l'entrepreneur pour ladite maçonnerie, a condamné l'État à payer au sieur Abougit une somme de 2 538f,40 et a mis les frais d'expertise à la charge de l'administration;

Sur le recours incident du sieur Abougit :

En ce qui concerne le prix applicable à la maçonnerie des parapets, exécutée en moellons smillés et appareillés :

Considérant que, conformément aux dispositions qui précèdent, il n'y a pas lieu de faire droit à la demande du sieur Abougit sur ce point, et que le requérant n'est pas fondé à soutenir que le supplément de prix alloué pour cette nature d'ouvrages a été fixé à un chiffre insuffisant;

En ce qui concerne le prix demandé pour la pierre de taille de Blavozy, employée aux douelles de la voûte et aux bahuts des parapets de la grande arche :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le prix dont il a été fait application auxdits ouvrages était conforme à celui prévu par le bordereau, et que le sieur Abougit n'établit pas qu'il soit fondé à réclamer de ce chef un prix supérieur à celui qui a été alloué... (Arrêté réformé en tant qu'il a condamné l'État à payer au sieur Abougit une somme de 2 538f,40 avec les intérêts du jour de la notification de l'arrêté. Frais d'expertise à la charge du sieur Abougit. Conclusions du recours incident du sieur Abougit rejetées.)

(N° 124)

[19 décembre 1884.]

Travaux Publics. — Dommages. — Clause pénale. — Obligation de faire certains travaux. — Exécution tardive. — Interprétation. — (Compagnie des chemins de fer du Midi contre sieur Théza.)

Lorsqu'un arrêté de conseil de préfecture ayant condamné une compagnie de chemins de fer à payer à un riverain une somme déterminée à titre d'indemnité pour dommages — ou à exécuter dans le délai de quatre mois certains travaux destinés à prévenir le retour des dommages causés à ce riverain; celle-ci n'a pas exécuté les travaux dans le délai prescrit par le conseil de préfecture, son arrêté ne doit pas être interprété en ce sens que l'indemnité ayant été stipulée

pour le simple retard, le riverain pourra obtenir à la fois l'indemnité et l'exécution de l'obligation principale. — Dans l'espèce, il résulte de l'arrêté et des pièces de l'instruction que le conseil de préfecture a donné le choix à la compagnie entre le payement de l'indemnité et l'exécution des travaux. Ledit arrêté ne fait pas obstacle à ce que le riverain demande une indemnité spéciale pour le retard ou la mauvaise exécution des travaux (*).

Vu la requête... pour la compagnie des chemins de fer du Midi... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 20 juin 1881, par lequel le conseil de préfecture de l'Aude a rejeté sa demande en interprétation d'un précédent arrêté, rendu par le même conseil à la date du 20 mars 1878 ;

Ce faisant, attendu... que c'est à tort que le conseil de préfecture, statuant sur la demande d'interprétation, a opposé aux prétentions de la compagnie l'autorité de la chose jugée, en se bornant à alléguer que la disposition dont l'interprétation était réclamée contenait une clause pénale parfaitement claire et exempte d'ambiguïté ; qu'en effet, la compagnie du Midi était en droit de soutenir que ladite clause pénale n'avait pas été stipulée en vue d'un simple retard, mais pour le cas d'inexécution de l'obligation principale ; et que, par suite, aux termes de l'article 1229 du Code civil, elle n'était pas applicable lorsque l'obligation principale avait été exécutée ; que, d'ailleurs, aux termes de l'article 1230, la peine ne peut être encourue sans mise en demeure préalable ; qu'enfin les clauses pénales ne sont pas toujours considérées comme irrévocables par la doctrine et par la jurisprudence ; qu'elles n'ont le plus souvent qu'un caractère purement comminatoire et qu'elles peuvent être rétractées sans porter atteinte à l'autorité de la chose jugée, par tous ces motifs dire que la compagnie n'est pas débitrice envers le sieur Théza de la somme de 11 300 francs, condamner le sieur Théza à lui rembourser, avec intérêts du jour du payement, les sommes qu'il

(*) (Voy. sur cette intéressante question : Laurent, *Principes de droit civil français*, t. 17, p. 455 ; — Aubry et Rau, *Cours de droit civil*, t. IV, § 309 ; — Colmet de Santerre, *Cours analytique de Code civil*, t. V, 106 *bis*, Baudry-Lacantinerie, *Précis du Code civil*, t. II. Il y a lieu de remarquer que dans cette affaire le conseil de préfecture, de qui émanait précisément l'arrêté du 20 mars 1878, s'était au contraire prononcé pour le cumul de l'exécution de l'obligation et de la peine, en se fondant sur ce que, dans sa pensée, la peine constituait l'évaluation du dommage éprouvé par le créancier à raison du retard dans l'exécution.

aurait touchées et le condamner en tous les dépens de première instance et d'appel;

Vu le mémoire en défense du sieur Théza... tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par le motif que le conseil de préfecture n'avait pu, sans méconnaître le principe de l'autorité de la chose jugée, admettre, sous prétexte de demande en interprétation, une requête qui n'avait d'autre objet que d'enlever à une partie le bénéfice d'une décision rendue précédemment et passée en force de chose jugée; que les articles 1229 et 1230 du Code civil relatifs aux clauses pénales, invoquées par la compagnie du Midi à l'appui de ses prétentions, non plus que la jurisprudence tendant à attribuer dans beaucoup de cas aux clauses pénales un caractère comminatoire, n'étaient pas applicables dans l'espèce; qu'il ne s'agissait pas en effet, aux termes de l'arrêté du 20 mars 1878, d'une obligation de faire imposée à la compagnie avec l'adjonction d'une sanction pénale; mais que l'obligation principale, mise à sa charge par l'arrêté précité, consistait dans le payement d'une indemnité de 11 300 francs, avec la faculté de se libérer de cette somme en exécutant certains travaux, mais sous la condition stricte que ces travaux seraient exécutés dans le délai de quatre mois; que la Compagnie du Midi, ne s'étant pas pourvue dans les délais contre la disposition qui l'avait stipulée, ne pouvait se soustraire au payement de la somme susmentionnée et qu'ainsi c'était avec raison que le conseil de préfecture avait rejeté sa demande en interprétation en se fondant sur l'autorité de la chose jugée;

Vu l'article 1351 du Code civil;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

Considérant qu'une difficulté s'étant élevée entre la compagnie des chemins de fer du Midi et le sieur Théza relativement à l'exécution d'un arrêté du conseil de préfecture de l'Aude, du 20 mars 1878, le conseil de préfecture, saisi de cette contestation, a décidé qu'aux termes de son précédent arrêté en date du 20 mars 1878, l'indemnité de 11 300 francs allouée au sieur Théza était due par la compagnie, alors même qu'elle avait exécuté les travaux prévus par ledit arrêté et par cela seul que cette exécution avait subi certains retards;

Mais considérant qu'il résulte tant des termes de l'arrêté du 20 mars 1878, que des pièces de l'instruction visées dans cet arrêté qu'en mettant à la charge de la compagnie des chemins de fer du Midi la responsabilité du dommage causé à la propriété du sieur Théza, par suite de l'infiltration des eaux d'un aqueduc, le conseil de préfecture a donné le choix à la compagnie entre le payement

d'une indemnité montant à 11 300 francs et l'exécution des travaux nécessaires pour la réparation du dommage; que, si le délai de quatre mois, imparti à la compagnie pour l'exécution des travaux dont s'agit, n'a pas été observé, cette circonstance ne saurait conférer au sieur Théza le droit d'obtenir l'indemnité prévue pour le cas d'inexécution des travaux; mais que les dispositions de l'arrêté précité ne font pas obstacle à ce que le sieur Théza réclame, s'il s'y croit fondé, une indemnité spéciale à raison du dommage que lui aurait causé le retard survenu dans l'exécution, ou la mauvaise exécution des travaux... (Arrêté annulé. La compagnie du Midi aura droit aux intérêts des sommes qu'elle justifiera avoir payées, à partir du jour du payement. Elle aura droit en outre aux intérêts des intérêts à partir du 14 janvier 1884, si elle justifie qu'à cette date il lui était dû plus d'une année d'intérêts. Sieur Théza condamné aux dépens.)

(N° 125)

[26 décembre 1884.]

Voirie (Grande).— Ports maritimes. — Dommages. — Responsabilité. — [Ministre des Travaux Publics contre le sieur Scopinich (capitaine du navire *Adler*)].

Lorsque des avaries ont été causées au brise-lames d'un port, par un navire qui y entrait sous la direction exclusive du pilote et des marins du port (le capitaine et l'équipage ayant quitté son bord pour cause de force majeure) la responsabilité de ces avaries ne doit pas incomber au capitaine (*).

Vu le recours du Ministre des Travaux Publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 24 avril 1884, par lequel le conseil de préfecture de la Seine-Inférieure a relaxé le sieur Scopinich, capitaine de l'*Adler* des fins d'un procès-verbal

---

(*) Le Conseil des Ponts et Chaussées s'était prononcé en sens contraire. Selon lui, l'obligation pour les capitaines de se pourvoir d'un pilote à l'entrée des navires dans les ports (décret du 12 décembre 1806) n'a pas pour objet de déposséder ces capitaines du commandement de leur bord, et de faire peser exclusivement sur le pilote la responsabilité des manœuvres. Le pilote ne doit au contraire, être considéré que comme le préposé du capitaine et par suite ce dernier est d'abord personnellement responsable, comme commandant du bord

dressé contre lui comme civilement responsable, à raison des avaries causées au brise-lames de la jetée sud du port du Havre le 17 janvier 1884, lors de l'entrée du navire l'*Adler* dans ce port;

Ce faisant, attendu que c'est à tort que pour exonérer le capitaine de toute responsabilité le conseil de préfecture s'est fondé sur ce qu'au moment de l'accident il n'était pas à bord et n'avait pas la direction effective du navire; qu'en effet c'est par sa faute et contrairement aux règlements que le capitaine était absent du bord au moment où le navire faisait son entrée dans le port du Havre; mais que, dès lors qu'il n'avait pas fait abandon du navire, il demeure responsable des actes du pilote son préposé; condamner le sieur Scopinich à supporter les conséquences de l'avarie;

Vu la loi du 29 floréal an X;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'avarie causée à la jetée sud du port du Havre l'a été à un moment où le brick-goëlette l'*Adler* était sous la surveillance exclusive du pilote qui avait entrepris de le ramener au port sans le concours et en l'absence du capitaine, alors que celui-ci avait été contraint par un cas de force majeure d'abandonner son bord avec tout son équipage; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a renvoyé des fins de la poursuite le capitaine de l'*Adler*... (Rejet.)

---

de toute contravention commise dans la manœuvre du navire dont il ne cesse pas d'avoir la direction. D'autre part, le capitaine d'un navire est tenu d'être à son bord, en personne, à l'entrée et à la sortie des ports, bassins et rivières (article 227, Code de commerce). En cas d'infraction à cette règle, il est présumé responsable de tous les événements qui peuvent survenir (article 228, Code de commerce). Mais il y a lieu de remarquer que, contrairement à la thèse soutenue par M. le Ministre des Travaux Publics, la présomption de l'article 228 du Code de commerce n'est pas une présomption légale excluant toute preuve contraire (*juris et de jure*); le capitaine est recevable, pour échapper à toute responsabilité, à faire la preuve que les avaries causées par son navire, en son absence, proviennent de la force majeure.

Voy. Dalloz, *Droit maritime*, n° 434, Code de commerce annoté, article 228, t. I. — Lyon, — Caen et Renault, *Précis de droit commercial*, t. II, n° 1825 et les notes. — Rappr. 15 janvier 1875, Johannessen, *Ann.* 1876, p. 1077.

[*Extr. des Arr. du C. d'État.*]

(N° 126)

[26 décembre 1884.]

Communes. — Cours d'eau non navigables. — Salubrité. — Travaux publics. — Eaux déversées dans un fossé privé. — Trouble à la possession. — Action possessoire. — Demande d'exécution de curage et de dommages-intérêts. — (Sieur Ledieu contre commune de Maing.)

Une commune a, en vertu d'un arrêté préfectoral pris dans l'intérêt de la salubrité publique, fait déverser les eaux d'une fontaine, chargées de terre et d'autres matières étrangères, dans un fossé traversant et desséchant les prairies d'un particulier, qui prétend avoir la possession plus qu'annale dudit fossé. Devant le juge de paix, le propriétaire demande son maintien en possession et des dommages-intérêts à fixer par experts.

L'autorité judiciaire est incompétente pour statuer sur les questions de dommages résultant de travaux publics. — Mais il lui appartient de prononcer sur les questions de possession qui peuvent être la condition du droit à indemnité, quand cette possession est contestée (*).

(*) M. le Ministre de l'Agriculture a émis l'avis suivant dans le sens de l'annulation du conflit :

« Je ne saurais m'associer à l'opinion développée dans les considérants de l'arrêté préfectoral. Le tribunal de Valenciennes ne me semble avoir porté aucune atteinte aux prérogatives de l'administration en matière de police des eaux, il me paraît au contraire les avoir expressément reconnues et respectées dans la première partie des motifs de son jugement, en se déclarant incompétent pour connaître de la suppression ou de la modification des travaux susmentionnés et des dommages-intérêts pouvant être dus par suite du préjudice causé. Mais à côté de cette question de travaux et de dommages, se posait très nettement une question de possession annale.

« Le sieur Ledieu affirmait qu'il avait été troublé par la commune dans la jouissance plus qu'annale de son fossé : il demandait la reconnaissance de cette possession, reconnaissance qui aurait pour résultat, si elle était admise, de l'autoriser non pas à détruire les travaux de salubrité exécutés par l'administration communale, mais à réclamer une indemnité d'expropriation; le droit du sieur Ledieu, s'il venait à être reconnu, ne pouvant plus aujourd'hui se résoudre qu'en une indemnité de cette nature.

« Or, il appartient incontestablement à l'autorité judiciaire de reconnaître une prétention ainsi formulée. C'est ce qui résulte de la jurisprudence du Tribunal des conflits 13 mai 1876, (commune de Longeville, *Ann.* 1878, p. 119; — 12 février 1883, Arnould contre commune de Neuflize, *Ann.* 1884, p. 66).

« Qu'oppose encore M. le préfet au jugement du tribunal de Valenciennes?

Vu l'arrêté, en date du 11 septembre 1884, par lequel le préfet du Nord élève le conflit d'attributions dans l'instance engagée devant le tribunal civil de Valenciennes entre le sieur Ledieu, propriétaire, d'une part, et la commune de Maing, d'autre part;

Vu l'exploit du 17 janvier 1884, par lequel le sieur Ledieu cite la commune de Maing, dans la personne de son maire, devant le juge de paix du canton Sud de Valenciennes à l'effet d'être maintenu dans la possession annale du fossé de desséchement de ses prairies et réclame à ladite commune des dommages-intérêts à fixer par expertise à raison du trouble qu'elle a apporté à cette possession;

Vu la sentence du juge du paix, en date du 12 avril 1884, qui rejette l'exception d'incompétence proposée par la commune, maintient le sieur Ledieu dans sa possession, défend à la commune de l'y troubler, condamne cette dernière à faire cesser le trouble et, pour ce, prescrit certains travaux de curage en la condamnant au payement du montant du préjudice à déterminer par expertise;

Vu l'acte d'appel de la commune du 30 mai 1884, reproduisant l'exception d'incompétence;

Vu le déclinatoire, en date du 5 août 1884, présenté par le préfet du Nord qui soutient que, par l'effet de l'arrêté préfectoral du 2 décembre 1868, lequel, dans l'intérêt de la salubrité publique, a ordonné le détournement des eaux de la fontaine Coudoux et leur déversement dans le fossé traversant les prairies du sieur Ledieu, le cours d'eau dit « des Prairies » est devenu, du consentement de ce dernier, le cours d'eau de la fontaine Coudoux et a cessé

Que M. Ledieu a donné, en 1868 et depuis, son consentement à la transformation de son fossé en cours d'eau public. Mais c'est raisonner sur le fond, non sur la compétence, et l'argument n'établit nullement que ce soit à la juridiction administrative qu'incombe le soin de décider si M. Ledieu a, ou non, réellement consenti à la dépossession qu'on reconnaît lui avoir fait subir en 1868, et, si en tout cas, il a renoncé de ce chef à toute indemnité.

« MM. les Ingénieurs arguent, de leur côté, de la prescription : ils croient même que l'exécution volontaire par M. Ledieu, des curages qui lui ont été ordonnés, a pu faire courir la prescription décennale de l'article 2225, Code civil.

« Mais ce moyen tiré de la prescription n'aurait lui-même d'intérêt qu'en ce qu'il infirmerait les droits de possession et de propriété réclamés : il n'est pas autre chose qu'une réponse à l'action possessoire, et c'est encore à l'autorité compétente pour statuer sur cette question qu'il appartient de l'apprécier.

« Par ces diverses raisons, j'estime que le tribunal de Valenciennes avait bien jugé, et que l'arrêté de conflit ne saurait être maintenu. »

Voy. aussi conflit du 12 mai 1877, Dodun, *Ann.* 1878, p. 965 et les renvois.

d'être susceptible de propriété privée, qu'il ne peut y avoir lieu, dès lors, ni à une action possessoire, ni à la compétence de l'autorité judiciaire;

Vu les conclusions du procureur de la République, du 26 août 1884, à l'appui du déclinatoire d'incompétence;

Vu le jugement du tribunal civil de Valenciennes, en date du 30 août 1884, qui accueille le déclinatoire en ce qui concerne les travaux prescrits par la sentence frappée d'appel et les dommages-intérêts à déterminer, mais qui, sur la possession annale contestée au demandeur par la commune, se déclare compétent et rejette, sur ce point, le déclinatoire;

Vu... (Jugement ordonnant qu'il sera sursis à toute procédure; pièces constatant l'accomplissement des formalités);

Vu... (Observations du Ministre de l'Agriculture, pièces y annexées);

Vu les lois des 16-24 août 1790, 14 floréal an XI et 28 pluviôse an VIII;

Vu les articles 23 et 25 du Code de procédure civile et l'article 6 de la loi du 25 mai 1838;

Vu les ordonnances du 1er juin 1828 et du 12 mars 1831, le règlement du 20 octobre 1849 et la loi du 24 mai 1872;

Considérant que, si l'autorité judiciaire est incompétente pour statuer sur les questions de dommages résultant de l'exécution de travaux publics, il lui appartient de prononcer sur les questions de possession qui peuvent être la condition du droit à indemnité, quand cette possession est contestée;

Considérant que, dans sa citation, Ledieu demandait à être maintenu dans la possession annale du fossé de desséchement de ses prairies et des dommages-intérêts à raison du préjudice que la commune de Maing lui aurait causé en déversant dans ce fossé des eaux chargées de terre et d'autres matières étrangères; que le tribunal civil de Valenciennes s'est déclaré incompétent pour juger ce dernier chef de demande, par le motif que le préjudice prétendu serait résulté de l'exécution de travaux publics et qu'il a retenu seulement la connaissance de la question de la possession annale invoquée par Ledieu et contestée par la commune de Maing; qu'en statuant en ces termes, il s'est renfermé dans la limite de ses attributions... (Arrêté de conflit annulé.)

(N° 127)

[26 décembre 1884.]

Communes. — Taxe de pavage. — Ville de Paris. — Premier pavage. — (Héritiers Portefin contre ville de Paris.)

Une simple banquette en terre, avec bordure en grès, ne constitue pas un pavage; en conséquence, elle n'est pas de nature à exonérer le riverain des frais de trottoirs établis au-devant de son immeuble et à être considérée comme premier pavage (*).

Procédure. — Opposition à une décision rendue sans que les défendeurs aient produit de défenses en réponse à la communication qui leur avait été donnée du pourvoi : recevabilité (**).

(Opposition à une décision du 6 janvier 1882 par laquelle, statuant contre eux par défaut, le Conseil d'État les a rétablis à la taxe à laquelle ils avaient été primitivement imposés à raison de l'exécution d'un trottoir au-devant d'un immeuble leur appartenant et sis à Paris, rue Petit, ancienne commune de la Villette..., il résulte d'un rapport de l'Ingénieur en chef du 28 août 1875 qu'antérieurement à la confection du trottoir il existait dans la rue Petit un pavage reçu à l'entretien et établi conformément aux anciens usages de la Villette; d'autre part, il a été reconnu que la partie de la rue actuellement englobée dans l'avenue Laumière possédait des revers pavés ; rien n'autorise à penser que des revers de même nature n'existaient point sur toute la longueur de la voie et par conséquent au droit de la totalité de l'immeuble Portefin; ainsi les travaux exécutés par la ville de Paris n'avaient point le caractère d'un premier pavage) ;

Vu les anciens édits et règlements sur le pavé de Paris, la loi du 11 frimaire an VII, l'avis du Conseil d'État approuvé par l'empereur le 25 mars 1807 et la loi du 18 juillet 1837 ;

Vu le décret du 22 juillet 1806 ;

Considérant que les héritiers Portefin n'ont par fourni de défenses devant le Conseil d'État en réponse à la communication qui leur a été donnée du pourvoi de la ville de Paris, sur lequel la décision ci-dessus visée est intervenue; que, dès lors, ils sont recevables a y former opposition ;

(*-**) Voy. 6 janvier 1879, ville de Paris, p. 5 [*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*]

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment du plan de répartition dressé par les Ingénieurs que si, antérieurement aux travaux exécutés en 1879 par la ville Paris, la plus grande partie de la rue Petit possédait des trottoirs établis en pavé de rebut, le revers de la chaussée au droit de l'immeuble du sieur Portefin consistait en une simple banquette en terre, avec bordure en grès; qu'ainsi les travaux exécutés par la ville de Paris ont bien constitué un premier pavage; que, dès lors, les héritiers Portefin n'étaient pas fondés à demander décharge de la taxe à laquelle ils avaient été assujettis à raison desdits travaux... (Opposition admise en la forme et rejeté au fond. Arrêté annulé. Héritiers Portefin rétablis à la taxe à raison de l'exécution d'un trottoir au-devant de leur immeuble.)

(N° 128)

[26 décembre 1884.]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — (Sieur Gras.) — *Travaux de construction deforts. — Dommages reconnus par l'entrepreneur. — Expertise faite en 1880 pour des travaux exécutés en 1875 et 1876. — Retard en partie imputable au requérant. — Subvention établie par les experts à l'aide de documents tirés des archives du génie. — Régularité.*

(Recours contre un arrêté du 29 avril 1881; Savoie; subvention spéciale de 2 937 francs en raison des dégradations extraordinaires causées au chemin vicinal d'intérêt commun n° 63 en 1875 et 1876);

Considérant qne si, par suite de retards imputables en partie au sieur Gras, l'expertise relative aux dégradations extraordinaires qui auraient été causées en 1875 et 1876 au chemin vicinal d'intérêt commun n° 63 n'a eu lieu que le 28 juin 1880, les experts ont eu cependant les moyens d'établir l'importance de ces dégradations, dont le sieur Gras avait reconnu l'existence en s'engageant à les réparer par une soumission en date du 3 mars 1877; que lesdits experts ont pu, au moyen des documents existant dans les archives du génie militaire, relever l'importance des transports effectués par chacun des entrepreneurs qui avaient causé lesdites dégradations, et que le requérant n'établit pas que la subvention spéciale mise à sa charge soit exagérée... (Rejet.)

(N° 129)

[26 décembre 1884.]

Cours d'eau non navigables. — Syndicat d'arrosage. — Taxes. — Inexécution des obligations du syndicat. — Décharge.

Lorsqu'un syndicat, qui s'est engagé à exécuter les travaux nécessaires pour conduire l'eau à la limite de la propriété de chaque arrosant, n'a pas rempli ses engagements, les propriétaires sont fondés à obtenir décharge des taxes auxquelles ils ont été imposés (Voy. 1re, 2e et 3e esp.) (*).

Lorsque le propriétaire de plusieurs héritages contigus a pris pour chacun d'eux des engagements distincts, l'obligation de la compagnie d'arrosage doit être entendu en ce sens qu'elle doit amener d'eau à la limite de chacune des parcelles qu'il s'agit d'arroser et non à la limite d'une seule de ces parcelles (1re esp.).

La même solution doit être admise dans le cas où un héritage est divisé en deux par une voie publique : l'obligation de la compagnie doit s'entendre en ce sens qu'elle doit amener l'eau à la limite de chacune des parties de l'héritage ainsi divisé (2e esp.).

Procédure. — Est suffisamment motivé l'arrêté par lequel le conseil de préfecture se rapporte aux motifs d'une décision précédente statuant sur une réclamation entre les mêmes parties, alors qu'il est déclaré que ces dernières reconnaissent elles-mêmes que les moyens soulevés sont identiques dans les deux contestations (1re esp.).

Instruction écrite. Conclusion d'audience. — L'arrêté par lequel un conseil de préfecture fait de l'instruction écrite la base de sa décision ne doit pas être annulé parce qu'il a visé également des conclusions déposées à la barre du conseil et non communiquées par la voie du greffe à l'adversaire (2e esp.).

[1re ESPÈCE. — Compagnie nationale des canaux agricoles, concessionnaire du canal de Saint-Martory, contre Romestin.]

(Recours : 1° contre un arrêté du conseil de préfecture de la Haute-Garonne du 23 décembre 1880; Romestin, Eugène; Haute-Garonne; 1879; taxe d'arrosage afférente au domaine de Lagrange; 2° un arrêté du 22 juin 1881; 1880);

(*) Voy. *suprà*, p. 414.

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4;
Vu la loi du 23 juin 1857, article 25;
Vu le décret du 12 juillet 1865, article 13;
Vu le décret du 16 mai 1866;

Considérant que les requêtes ci-dessus visées présentent à juger la même question et ont donné lieu à une seule instruction; qu'ainsi, il y a lieu de les joindre pour y être statué par une même décision;

Sur le moyen tiré de ce que l'arrêté du 22 juin 1881 ne serait pas motivé;

Considérant que le conseil de préfecture a constaté que les parties étaient d'accord pour reconnaître que les moyens sur lesquels le sieur Romestin fondait sa demande étaient les mêmes que ceux sur lesquels était basée la réclamation qui avait donné lieu à l'arrêté du 23 décembre 1880, que ledit conseil a déclaré s'en référer aux motifs de cet arrêté, et que, dès lors, il a motivé sa décision;

Au fond :

Considérant qu'aux termes du cahier des charges ci-dessus visé, la compagnie du canal de Saint-Martory doit exécuter tous les travaux nécessaires pour conduire l'eau à la limite de chaque propriété à arroser;

Considérant que le sieur Romestin ayant souscrit un engagement distinct pour chacune de ses propriétés, dites de Cujalas et de Lagrange, la compagnie requérante devait, aux termes de son cahier des charges, amener l'eau à l'entrée de chacun desdits domaines; qu'il résulte de l'instruction que la compagnie n'a conduit l'eau que sur la propriété de Cujalas et n'a pas rempli, à l'égard de la propriété de Lagrange, les obligations qui lui étaient imposées; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a accordé au sieur Romestin décharge des taxes afférentes pour les années 1879 et 1880 au domaine de Lagrange... (Rejet.)

[2e ESPÈCE. — Compagnie nationale des canaux agricoles, concessionnaire du canal de Martory, contre sieur Sarrante.]

(Recours contre : 1° un arrêté du conseil de préfecture de la Haute-Garonne du 23 décembre 1880; Haute-Garonne; 1879; taxes d'arrosage afférentes aux parcelles nos 452, 451, 453, 455, 459, 460, 465, 466, 467, 468, 458, situées dans les communes de Muret et de Roques; 2° un arrêté du 22 juin 1881; 1880);

Vu... (Textes visés dans la 1re espèce);

Sur le moyen tiré du défaut de motifs... (comme à la 1re espèce);

Sur le moyen tiré de ce que le même arrêté vise des conclusions déposées à la barre du conseil de préfecture et qui n'auraient été, ni produites au greffe ni communiquées à la partie adverse :

Considérant qu'il résulte des visas de l'arrêté attaqué, comprenant la requête du sieur Sarrante et le mémoire en défense présenté par la compagnie du canal de Saint-Martory, que le conseil de préfecture a fait de l'instruction écrite la base de sa décision, et que l'on ne saurait tirer un motif de nullité de ce que ledit conseil aurait visé également des observations présentées à sa barre par l'avocat du sieur Sarrante;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la compagnie du canal de Saint-Martory n'a conduit l'eau qu'à l'entrée des terrains du sieur Sarrante situées à l'ouest de la route nationale n° 125; que les propriétés situés à l'est de ladite route n'ont pu être arrosées par suite de l'inexécution par la compagnie requérante de la rigole secondaire de Roques dont l'établissement lui était imposé par son cahier des charges; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a accordé au sieur Sarrante décharge, pour les années 1879 et 1880, des taxes d'arrosage afférentes aux parcelles qui n'ont pas été irriguées... (Rejet.)

[3e espèce. — Compagnie nationale des canaux agricoles, concessionnaire du canal de Saint-Martory, contre sieur Perradon.]

(Recours contre un arrêté du 22 juin 1881; Haute-Garonne; taxe d'arrosage; 1880; commune de Plaisance);

Vu... (Lois du 28 pluviôse an VIII, du 23 juin 1857 et le décret du 16 mai 1866);

Considérant qu'aux termes de l'article 2 du cahier des charges ci-dessus visé, la compagnie du canal de Saint-Martory doit exécuter tous les travaux nécessaires pour conduire l'eau à la limite de chaque propriété à arroser;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la compagnie requérante n'a pas amené l'eau à la limite des parcelles nos 357, 358, 363 et 366 du plan cadastral de la commune de Plaisance, à raison desquelles le sieur Estellé, beau-père du sieur Perradon, avait souscrit un engagement; que la rigole de Careilas au moyen de laquelle la compagnie prétend avoir desservi les propriétés du sieur Perradon est séparée desdites parcelles par des terrains

non engagés à l'arrosage, qu'ainsi la compagnie n'ayant pas rempli les obligations qui lui étaient imposées, c'est avec raison que le conseil de préfecture a accordé au sieur Perradon décharge de la taxe d'arrosage à laquelle il avait été imposé, pour l'année 1880, dans la commune de Plaisance... (Rejet.)

(N° 130)

[26 décembre 1884.]

Travaux Publics. — Décompte. — Maison d'école. — (Sieurs Bonnaud frères contre commune de Thairé.)

Malfaçons. — Réception provisoire par l'architecte non suivie de réception définitive par le maire. Malfaçons constatées après la réception provisoire. Commune recevable à s'en plaindre. Réfections mises à la charge de l'entrepreneur.

Cautionnement. — Demande de remboursement. Rejet : les travaux ne sont pas en état de réception définitive.

Malfaçons. Responsabilité de l'entrepreneur et non de l'architecte. — Les malfaçons sont uniquement imputables à l'entrepreneur.

Payement du solde. — Absence de réception définitive. Application du cahier des charges. La réception provisoire ne donne à l'entrepreneur que le droit de recevoir les quatre cinquièmes du prix des travaux mis à la charge de la commune.

Retards dans le payement. — Pas d'autre indemnité que les intérêts légaux (*).

Travaux supplémentaires exécutés sur l'ordre écrit de l'architecte et ayant pour objet de pourvoir à l'insuffisance du devis, et à des nécessités qui se sont produites au cours de l'entreprise : dépense mise à la charge de la commune (**).

Vu... (Requête tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 9 décembre 1882, par lequel le conseil de préfecture de la Charente-Inférieure a condamné les requérants à la réfection d'une partie des ouvrages exécutés par eux comme entrepreneurs des travaux d'aménagement des maisons d'écoles de la commune

---

(*) Voy. 28 décembre 1883, ville de Vannes, *Ann.* 1884, p. 716.

(**) Voy. 19 mai 1882, Hugot, p. 521 et la note [*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*]

de Thairé ; d'après l'article 9 du cahier des charges de l'entreprise, la réception définitive des travaux devait être faite par l'architecte chargé de la surveillance de l'entreprise ; celui-ci a signé sans réserves le procès-verbal de réception définitive ; dans ces circonstances, la commune n'était pas recevable à se plaindre des malfaçons relevées dans l'exécution des travaux dont il s'agit ; au fond, les prétendues malfaçons signalées par les experts n'étaient pas justifiées, on ne saurait reprocher à l'entrepreneur que des imperfections dont la cause doit être attribuée aux conditions de stricte économie qui lui était imposées, et à la nécessité où il se trouvait d'utiliser de vieux bâtiments ; ainsi, c'est à tort que le conseil de préfecture l'a condamné à la réfection de divers ouvrages) ;

Vu... (Défense et recours incident ; la commune s'est formellement refusée à accepter les travaux ; l'article 9 du cahier des charges ne saurait être interprété dans ce sens que l'approbation de l'architecte serait équivalente à une réception définitive des travaux ; ainsi la commune est recevable à se plaindre des malfaçons relevées dans l'exécution des ouvrages et, d'autre part elle est fondée dans ses réclamations) ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 18 juillet 1837 ;

Sur les conclusions des sieurs Bonnaud frères, tendant à être déchargés des condamnations prononcés contre eux :

Considérant que, si d'après l'article 9 du cahier des charges spécial de l'entreprise la réception provisoire des travaux doit être faite par l'architecte, en présence de l'entrepreneur, aucune disposition de ce cahier des charges ne porte qu'il sera procédé de la même manière à la réception définitive ; qu'il résulte de l'instruction que, loin de consentir à la réception définitive des travaux dont il s'agit, la commune de Thairé s'est formellement refusée à faire procéder à ladite réception ; qu'ainsi les sieurs Bonnaud frères ne sont pas fondés à prétendre que la commune était non recevable à se plaindre des malfaçons relevées dans l'exécution des travaux ;

Considérant, d'autre part, que les experts ont constaté, d'un commun accord, l'existence dans les travaux litigieux de nombreuses malfaçons ; que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture de la Charente-Inférieure a décidé que les requérants seraient tenus de refaire une partie des ouvrages exécutés par eux et les a condamnés, en outre, au payement des frais d'expertise ;

Sur les conclusions des sieurs Bonnaud frères tendant au remboursement de leur cautionnement :

Considérant que de ce qui précède il résulte que les travaux ne sont pas en état de faire l'objet d'une réception définitive et que, dès lors, les requérants ne sont pas fondés à réclamer le remboursement de leur cautionnement;

Sur la demande tendant à la mise en cause de l'architecte chargé de la surveillance des travaux :

Considérant, d'une part, qu'il est établi par l'instruction, et notamment par le rapport d'expertise, que les malfaçons constatées dans les travaux d'aménagement des maisons d'école de Thairé sont uniquement imputables à la faute des entrepreneurs ; que, d'autre part, il résulte de la présente décision, que les travaux supplémentaires doivent être laissés à la charge de la commune ; que, dans ces circonstances, les conclusions des requérants tendant à la mise en cause de l'architecte sont dénuées d'intérêt et que, par suite, elles doivent être rejetées ;

Sur les conclusions des sieurs Bonnaud frères, tendant au payement des sommes restant dues par la commune, pour solde des travaux de leur entreprise ;

Considérant que les entrepreneurs ne sont pas fondés à réclamer l'intégralité des sommes qui leur sont dues avant la réception définitive des travaux ; mais considérant que d'après l'article 10 du cahier des charges de l'entreprise, les quatre cinquièmes du prix de l'adjudication doivent être payés après la réception provisoire des travaux ; que ladite réception a eu lieu dans les formes prescrites par l'article 9, à la date du 1er juillet 1880 ; que dès lors, il y a lieu de décider que la commune de Thairé payera aux sieurs Bonnaud frères les quatre cinquièmes du prix des travaux mis à la charge de la commune par la présente décision, sous déduction des sommes que ladite commune justifiera avoir payées à titre d'acompte ;

Sur les conclusions des sieurs Bonnaud frères tendant à l'allocation d'une indemnité de 2 000 francs pour retards dans les payements :

Considérant qu'aux termes de l'article 1153 du Code civil, les dommages-intérêts résultant du retard dans les payements ne consistent jamais que dans la condamnation aux intérêts fixés par la loi ; que, dès lors, les conclusions des requérants tendant à l'allocation d'une indemnité de 2 000 francs doivent être rejetées ;

Sur les intérêts :

Considérant que les sieurs Bonnaud frères ont demandé pour la premiere fois les intérêts devant le conseil de préfecture, le

6 juillet 1881 ; que, dès lors, il y a lieu de leur accorder les intérêts à partir de ladite date ;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que les intérêts des intérêts ont été demandés pour la première fois le 13 mars 1883 par les sieurs Bonnaud : qu'à cette date il leur était dû plus d'une année d'intérêts et qu'il y a lieu, dès lors, de leur allouer les intérêts des intérêts à partir de ladite date ;

Sur le recours incident de la commune de Thairé, tendant à faire décider que les travaux supplémentaires seront mis à la charge des entrepreneurs :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux dont s'agit, en admettant qu'ils aient été exécutés sans autorisation du conseil municipal, ont eu pour objet de pourvoir à l'insuffisance des prévisions du devis, et à des nécessités qui se sont produites dans le cours de l'entreprise ; et qu'ils ont été prescrits par un ordre écrit de l'architecte du 25 août 1879 ; que, dans ces circonstances, la commune de Thairé n'est pas fondée à soutenir que lesdits travaux doivent être mis à la charge des entrepreneurs... (La commune payera aux sieurs Bonnaud frères les quatre cinquièmes du montant total des travaux exécutés par eux pour l'aménagement des écoles, y compris les travaux supplémentaires, sous déduction des sommes que ladite commune justifiera avoir payées aux requérants. Les sommes que la commune sera tenue de payer aux sieurs Bonnaud porteront intérêts à partir du 6 juillet 1881 et intérêts des intérêts du 13 mars 1883. Surplus des conclusions des sieurs Bonnaud et recours incident rejetés. Dépens compensés.)

(N° 131)

[26 décembre 1884.]

Travaux publics départementaux. — Décompte. — Travaux supplétaires. — Forfait. — Entrepreneur. — Architecte. — [Département de l'Eure contre sieurs Chevalier et autres (Cauvin et Dubreuil).]

Le marché, qui porte sur des travaux à exécuter conformément à un devis déterminant le prix de chaque nature d'ouvrage et sa quantité n'a pas le caractère de marché à forfait.

En conséquence, le département est tenu de payer les excédents de dépenses provenant des modifications ordonnées en cours d'exécution par l'architecte, si, d'une part, le cahier des charges impose

à l'entrepreneur l'obligation de se conformer aux ordres de l'architecte (*), *et si, d'autre part, les travaux supplémentaires ont été exécutés pour réparer des omissions du devis ou pourvoir à des nécessités qui se sont produites en cours d'exécution et ont profité au département* (**).

Vu le recours et mémoire présentés pour le département de l'Eure... tendant à ce qu'il plaise au Conseil : 1° annuler — un arrêté du 14 novembre 1882, par lequel le conseil de préfecture de l'Eure a ordonné une expertise sur les réclamations des entreprises Chevalier, Cauvin et Dubreuil ; 2° un arrêté du 16 mars 1883 qui l'a condamné à payer auxdits entrepreneurs la somme totale de 28 754 francs et mis hors de cause le sieur Leclercq, architecte ;

Ce faisant, attendu que le conseil général de l'Eure a voté sur les plans et devis de l'architecte départemental une somme de 20 000 francs destinée à la construction d'une écurie dans la caserne de gendarmerie d'Évreux ; que sans y avoir été autorisés par une nouvelle délibération, lesdits entrepreneurs, sur l'ordre de l'architecte départemental, ont exécuté une série de travaux non prévus au devis s'élevant à 8 796f,04 ; que la somme de 20 000 francs constituait un forfait que les entrepreneurs ne pouvaient dépasser qu'à leurs risques et périls ; que la responsabilité des entrepreneurs ne saurait être couverte par les ordres reçus de l'architecte ; que, subsidairement, ce dernier, en donnant des ordres portant sur des travaux non prévus au devis, a commis une faute lourde et engagé gravement sa propre responsabilité ; annuler l'arrêté attaqué, déclarer mal fondées les réclamations des entrepreneurs en tant qu'elles excèdent les sommes auxquelles ils avaient droit d'après le devis et cahier des charges ; subsidiairement, faisant droit aux conclusions du département contre le sieur Leclercq, architecte, condamner ce dernier à indemniser le département du montant des condamnations prononcées contre lui au profit des entrepreneurs, donner acte au département de ses réserves au sujet du recours qu'il entend exercer, le cas échéant, contre le sieur Renou, architecte ;

Vu le mémoire en défense et recours incident...

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Vu les articles 1153 et 1154 du Code civil ;

(*-**) Voy. Hugot, 19 mai 1882, p. 521 et la note, et l'arrêt Bonnaud, *suprà*, p. 435.

Sur les conclusions du département tendant à faire décider que le décompte des travaux exécutés par les entrepreneurs ne saurait excéder la somme de 20 000 francs votée par le conseil général et que les travaux supplémentaires doivent rester à la charge des entrepreneurs :

Considérant, d'une part, que les entrepreneurs se sont engagés à exécuter les travaux conformément aux plans, conditions et prix du devis et aux clauses du cahier des charges ; que le devis attribuait un prix particulier à chaque nature d'ouvrages ; qu'il en évaluait les quantités ; qu'ainsi ce marché n'avait pas le caractère d'un marché à forfait ;

Considérant, d'autre part, qu'aux termes de l'article 5 du cahier des charges, les entrepreneurs étaient tenus d'exécuter les travaux sous les ordres de l'architecte du département de l'Eure ; qu'il résulte de l'instruction que, si des additions survenues en cours d'exécution ont amené un excédent de dépenses, ces modifications ont été commandées par l'architecte qui a dirigé les travaux ;

Sur les conclusions du département tendant à faire mettre à la charge de l'architecte le payement des travaux imprévus :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les additions dont il s'agit ont été exécutées pour réparer les omissions du devis dont le sieur Leclercq n'était pas l'auteur ; qu'elles ont eu pour objet de pourvoir à des nécessités qui se sont produites en cours d'exécution ; que ces travaux ont été bien exécutés ; que, d'autre part, le département en a profité ; que, de ce qui précède, il résulte que le département n'est pas fondé à prétendre que les dépenses auxquelles ces travaux ont donné lieu doivent rester à la charge de l'architecte ;

Sur le recours incident des sieurs Chevalier, Cauvin et Dubreuil :

Considérant que la demande tendant à l'allocation d'une somme de 1 000 francs à titre de dommages-intérêts n'est pas justifiée ;

En ce qui touche les intérêts des intérêts ;

Considérant, qu'aux termes de l'article 1154 du Code civil, les intérêts échus peuvent eux-mêmes produire des intérêts pourvu qu'ils soient dus pour une année entière ; que le conseil de préfecture a alloué aux sieurs Chevalier, Cauvin et Dubreuil les intérêts des sommes qui leur étaient dues à partir du 31 août 1882, et que ces entrepreneurs ont demandé dans leur mémoire en défense enregistré au secrétariat du contentieux le 27 septembre 1883 les intérêts des intérêts ; qu'à cette date, il leur était dû plus d'une

année d'intérêts; que, dès lors, les intérêts échus le 27 septembre 1883 doivent être capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts au profit desdits sieurs Chevalier, Cauvin et Dubreuil à partir de cette date... (Rejet avec dépens, sauf ceux du recours incident. Intérêts des intérêts alloués à partir du 27 septembre 1883. Recours incident des sieurs Chevalier et autres rejeté.)

(N° 132)

[26 décembre 1884.]

Travaux publics. — Décompte. — Établissement d'eaux minérales. — Thermes de Bourbonne-les-Bains. — [Sieur Faivre (faillite).]

Décompte : déduction des frais de transports de déblais effectués par la régie et non par l'entreprise.

Malfaçons; réfection par la régie : moitié seulement des dépenses de réfection mises à la charge de l'entreprise, à raison des difficultés exceptionnelles du travail.

Fouilles — en terrain humide : difficultés rentrant dans les prévisions du devis; — dans l'eau : plus-value accordée.

Rechargement des parois d'un puisard : indemnité accordée.

Difficultés d'exécution : prix établis en conséquence : non lieu à indemnité.

Métré établi d'après les formes réelles, vide non compris : application exacte du cahier des charges.

Difficultés imprévues : indemnité allouée.

Réfection d'une voûte : partage de la dépense par moitié entre l'État et l'entrepreneur.

Chemin de service établi par l'entrepreneur pour éviter des difficultés d'accès, pas d'indemnité due; maintien cependant de celle portée au décompte par l'État.

Modifications ayant rendu le travail plus onéreux : indemnité accordée.

Matériaux restés sur place et inventoriés : payement au prix du bordereau.

Payement : acompte payés régulièrement d'après l'avancement des travaux; — mandat non payé par suite d'opposition; — non lieu à des dommages-intérêts.

(Recours contre un arrêté du 2 août 1882, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Marne, statuant sur les réclamations

relatives à l'entreprise du sieur Faivre, adjudicataire des travaux à exécuter aux thermes de Bourbonne-les-Bains, a condamné l'État à payer une somme de 102 888f,19, déduction faite d'une retenue de 6 033f,45, et, tout en lui accordant divers suppléments de prix montant à 2 071f,49, a rejeté le surplus desdites réclamations. — En ce qui concerne la retenue de 6 033f,45, l'État n'est pas recevable à déduire du décompte diverses sommes, s'élevant ensemble à 568f,43, qui peuvent être dues à la commune de Bourbonne; l'entrepreneur ne saurait être déclaré responsable des défauts d'exécution de la conduite de Montlétang, qui proviennent d'un vice du plan imputable à l'Ingénieur des Mines; par suite la somme de 4 054f,02, retenue de ce chef par le conseil de préfecture, doit être rétablie au décompte; enfin l'entrepreneur a droit à une somme de 850 francs pour des transports de déblais non effectués par la régie; par suite, il y a lieu de réduire à 831 francs la somme à déduire du décompte; d'autre part, l'entrepreneur a droit à des indemnités pour travaux nouveaux et imprévus et à divers suppléments de prix pour des ouvrages indûment omis au décompte);

Vu... (Observations du Ministre des Travaux Publics tendant à ce qu'il plaise au Conseil de rétablir au décompte diverses sommes s'élevant à 568f,43 et indûment retenues et maintenir l'arrêté attaqué sur tous les autres chefs de réclamation);

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui concerne la somme de 6 033f,45 retenue sur le décompte de l'entrepreneur à raison de certaines malfaçons et sur les conclusions du sieur Faivre tendant à obtenir une somme de 5 440 francs, et une indemnité de 800 francs pour la conduite de Montlétang :

Considérant, d'une part, que l'entrepreneur accepte la déduction d'une somme de 831 francs représentant le prix de tuyaux en fonte repris par lui, et que le Ministre des Travaux Publics renonce à réclamer diverses sommes s'élevant ensemble à 568f,43;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction que la régie a été obligée de transporter des déblais indûment portés au décompte; qu'il y a lieu de retenir de ce chef la somme de 580 francs;

Considérant, en outre, que les ouvriers de l'entrepreneur n'ont pu établir dans de bonnes conditions la conduite de Montlétang qui figure au décompte pour une somme de 5 448 francs; que la réfection de cette conduite, construite après la mise en régie, a

entraîné des dépenses s'élevant à la somme de 4 054f,02 dont la retenue a été maintenue par le conseil de préfecture;

Considérant toutefois que les experts sont d'accord pour reconnaître que ce travail présentait des difficultés exceptionnelles et qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en réduisant de moitié la retenue de 4 054f,02 opérée de ce chef, mais que l'entrepreneur n'est pas fondé à réclamer une indemnité de 800 francs pour la pose d'une conduite qui n'a pu fonctionner; que, de ce qui précède, il résulte qu'il y a lieu de rétablir au décompte de l'entrepreneur une somme de 2 595f,44;

En ce qui concerne les autres réclamations relatives au décompte de l'entreprise :

Sur les conclusions tendant à obtenir : 1° une plus-value de 102 francs pour 137 mètres cubes de fouilles; 2° une somme de 397f,29 pour omission au décompte d'un cube de déblai :

Considérant que l'entrepreneur qui a renoncé à réclamer le payement de 137 mètres cubes de fouilles non exécutées n'est pas fondé à demander une plus-value pour le même travail; qu'en outre les experts ont reconnu que la somme de 397f,29 ci-dessus réclamée a été portée au décompte;

Sur les conclusions tendant à obtenir : 1° une somme de 276f,75 à raison des fouilles d'un puisard militaire dans un terrain humide; 2° une indemnité de 400 francs pour extraction des terres dans l'eau :

Considérant que les difficultés résultant de fouilles exécutées dans un terrain humide rentraient dans les prévisions de l'entreprise; qu'il résulte de l'instruction qu'une partie seulement des déblais exécutés au-dessous de la profondeur de 4m,50 pouvaient être considérés comme extraits dans l'eau, et qu'en portant au décompte une plus-value de 400 francs, les Ingénieurs ont tenu un compte exacte de la valeur du travail dont le payement est dû à l'entrepreneur; que, dès lors, les réclamations du sieur Faivre doivent être rejetées;

Sur les conclusions tendant à obtenir : 1° une somme de 80f,94, pour un radier omis au décompte; 2° une somme de 222f,97 pour un cube de béton omis au décompte :

Considérant que la somme de 22f,80, portée au décompte pour le radier en pierres sèches, constitue une rémunération suffisante de ce travail et que, le cube du béton ayant été calculé d'après ses dimensions réelles, aucun supplément de prix ne peut être réclamé par l'entrepreneur;

Sur les conclusions tendant à obtenir une somme de 484f,81 pour les rejointoiements du puisard civil :

Considérant qu'il résulte de l'expertise que les rechargements effectués sur les parois du puisard équivalent à des enduits et que la somme de 118 francs, allouée par le conseil de préfecture, doit être augmentée de 146 francs conformément à l'avis des experts;

Sur les conclusions tendant à obtenir une indemnité pour le radier du puisard civil et pour les épuisements :

Considérant que le prix de ce travail a été porté au décompte, que les épuisements ont été faits par le service des Mines et qu'il n'y a pas lieu d'augmenter l'indemnité de 690 francs, allouée par le conseil de préfecture pour tenir compte des difficultés d'exécution rencontrées par l'entrepreneur;

Sur les conclusions tendant à obtenir : 1° une somme de 343f,25, pour le cube de béton dans la chambre des pompes; 2° une somme de 8f,58 pour rejointoiement d'un escalier romain rencontré dans les fouilles; 3° une somme de 10f,86 pour la taille des marches; 4° une somme de 10 francs pour le cintre de la voussure du même escalier :

Considérant que les Ingénieurs ont tenu un compte exacte du béton employé dans la chambre des pompes; que le rejointoiement de l'escalier rencontré dans fouilles figure au décompte pour sa valeur réelle; que l'entrepreneur n'établit pas qu'il ait été obligé de tailler à nouveau les marches de cet escalier; qu'enfin la somme de 10 francs, réclamée pour le cintre de la voussure du même escalier, a été portée au décompte de l'entreprise; qu'ainsi il n'y a lieu d'accorder aucun suppément de prix;

Sur les conclusions tendant à obtenir une somme de 1 576f,68 à titre de plus-value sur les galeries des sources :

Considérant qu'aux termes de l'article 28 du cahier des charges, les métrés doivent être calculés suivant les formes réelles; qu'ainsi il n'y a pas lieu de compter le vide de la cuvette; que, d'autre part, la profondeur des fouilles n'a pas excédé 4m,50 et qu'il n'est dû à l'entrepreneur aucun cube supplémentaire de déblais ni aucune plus-value pour les briques; que si le cimentage de la cuvette a été plus difficile à raison de la courbe de son tracé, les prix portés au décompte ont été établis en tenant compte de ces difficultés; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé de faire droit sur ce point aux réclamations de l'entrepreneur;

Sur les conclusions tendant à obtenir : 1° une somme de 135f,27 pour les têtes de sondages des sources militaires : 2° une somme

de 450f,56 pour le sondage n° 13; 3° une somme de 500 francs pour étayages; 4° une somme de 100 francs pour transports de matériaux;

Considérant que l'entrepreneur n'établit pas que les travaux dont il s'agit aient présenté des difficultés imprévues; que, dès lors, c'est avec raison qu'ils ont été réglés conformément aux prix du bordereau;

Sur les conclusions tendant à obtenir une somme de 477f,50 à raison de matériaux fournis par l'entrepreneur pour la réfection du puisard militaire opérée par la régie :

Considérant qu'une somme de 900 francs a été portée au décompte pour la réfection du puisard militaire et que l'entrepreneur n'est fondé à réclamer aucun supplément de prix;

Sur les conclusions tendant à obtenir : 1° une somme de 764f,29 pour la taille des pierres du puits des pompes; 2° une somme de 159f,80 à raison des difficultés de pose du béton :

Considérant que le conseil de préfecture a alloué pour ces différents travaux les indemnités proposées par les experts et que la demande de l'entrepreneur tendant à obtenir des indemnités plus élevées n'est pas justifiée;

Sur les conclusions tendant à obtenir : 1° une somme de 136f,92 pour un cube de béton omis au décompte; 2° une somme de 54f,90 pour la réfection d'une voûte :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la maçonnerie repose directement sur le dallage romain et non sur une couche de béton; que, par suite, aucune omission ne peut être imputée aux Ingénieurs; qu'enfin la somme de 54f,90 ci-dessus réclamée a été portée au décompte;

Sur les conclusions tendant à obtenir : 1° une somme de 55f,44 pour 42 mètres cubes de déblais omis au décompte; 2° une somme de 184f,50 pour le transport desdits déblais :

Considérant que les experts ont reconnu qu'il n'était dû à l'entrepreneur qu'une somme de 39f,60 pour l'extraction de 30 mètres cubes de déblais, mais que le transport de ces déblais n'avait pas effectué; que, par suite, il n'y a pas lieu de modifier sur ce point l'arrêté du conseil de préfecture;

Sur les conclusions tendant à obtenir une somme de 739f,80 pour les enduits des réservoirs du coteau :

Considérant que la somme de 1 640f,80 portée au décompte représente la valeur des enduits afférents à 560 mètres carrés de parois des réservoirs du coteau et réglés au prix de 2f,93 le mètre carré; que, si le sieur Faivre ne justifie pas que ces enduits

doivent lui être payés au prix de $4^f,40$, il y lieu de lui compter les enduits afférents au réservoir d'eau chaude et omis au décompte ; qu'il a droit de ce chef pour 80 mètres carrés de parois à la somme de $234^f,40$;

Sur les conclusions tendant à obtenir : 1° une somme de $2008^f,75$ pour les maçonneries des réservoirs du coteau et du réservoir d'eau douce; 2° une somme de $145^f,66$ pour l'extraction des fouilles dudit réservoir :

Considérant que l'entrepreneur n'établit pas que le transport des matériaux destinés aux réservoirs ait présenté des difficultés imprévues, ni que les prix portés au décompte pour l'extraction des fouilles n'aient pas été établis conformément au bordereau; qu'en outre il n'y a pas lieu d'augmenter l'indemnité de 338 francs, allouée par le conseil de préfecture pour tenir compte des difficultés rencontrées dans l'exécution du réservoir d'eau douce ;

Sur les conclusions tendant à obtenir une somme de $559^f,72$ pour le transport des terres du canal d'ascension :

Considérant que les $211^{m3},200$ de déblais dont il s'agit ont été réglés au prix de $3^f,37$ le mètre cube, prévu au bordereau et que le requérant n'établit pas qu'il y ait lieu de leur faire application du prix de $3^f,97$;

Sur les conclusions tendant à obtenir diverses sommes s'élevant ensemble $350^f,59$ pour canaux rencontrés et rétablis, transport de déblais, maçonneries omises, insuffisance du cube des tranchées :

Considérant que l'entrepreneur n'apporte aucune justification à l'appui de ses demandes ; que, dès lors, elles doivent être rejetées ;

Sur les conclusions tendant à obtenir une indemnité de 600 francs pour la réfection d'une voûte :

Considérant que l'entrepreneur n'établit pas que le conseil de préfecture, en ne mettant à la charge de l'État que la moitié des dépenses de cette réfection qui n'a pas dépassé la somme de 158 francs ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire ;

Sur les conclusions tendant à faire porter de $6\,526^f,97$ à $9\,513^f,25$ la somme allouée pour les boisages :

Considérant que les sommes ci-dessus réclamées pour les cintres des réservoirs et des voûtes des puisards figurent à d'autres articles du décompte et ne peuvent être allouées une seconde fois ; que pour les sommes qui sont dues pour les boisages des puisards et des galeries, l'entrepreneur n'établit pas qu'elles n'aient pas été fixées conformément aux stipulations du bordereau des prix ;

que, dès lors, la réclamation du sieur Faivre doit être rejetée;

Sur les conclusions tendant à faire augmenter de 2 033f,65 la somme de 3 046f,77 allouée à titre de plus-value pour enlèvement de maçonneries romaines :

Considérant que le cube des maçonneries romaines a été calculé exactement et que les prix alloués au décompte ont été établis en tenant compte des difficultés rencontrées par l'entrepreneur;

Sur les conclusions tendant à obtenir une somme de 573f,55 pour exécution d'un chemin de service :

Considérant que ce chemin a été établi par l'entrepreneur pour éviter des difficultés d'accès et que, si l'administration a porté au décompte une somme de 247f,25, le sieur Faivre n'est pas recevable à réclamer une indemnité supérieure;

Sur les conclusions tendant à faire porter de 300 francs à 548 francs la somme allouée pour l'aqueduc de Chienvaux :

Considérant que la construction de cet aqueduc ayant dû être modifiée sur les réclamations de la ville de Bourbonne, et les conditions en étant devenues plus onéreuses pour l'entrepreneur, les dépenses relatives à cet aqueduc ne peuvent rester à sa charge: qu'il a droit de ce chef à une allocation supplémentaire de 248 francs;

Sur les conclusions tendant à obtenir : 1° diverses sommes s'élevant ensemble à 219f,62 pour travaux de maçonnerie, transports et dallage omis au décompte; 2° une somme de 325 francs pour briques et ciment; 3° une somme de 1 479f,90 pour journées de régie non comptées :

Considérant que ces réclamations de l'entrepreneur ne sont appuyées d'aucune justification et que les propositions des experts ne reposent sur aucun document; que, dans ces conditions, il n'y a pas lieu d'admettre les prétentions du sieur Faivre;

Sur les conclusions tendant à obtenir une somme de 1 193f,03 pour matériaux restés sur place :

Considérant que les matériaux dont s'agit ont été compris dans l'inventaire et ne peuvent être payés qu'aux prix du bordereau; que, par suite, la réclamation de l'entrepreneur doit être rejetée;

En ce qui concerne la demande d'une somme de 20 000 francs à titre de dommages-intérêts :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'entrepreneur a reçu des acomptes réguliers au fur et à mesure de l'avancement des travaux et qu'aucun retard n'a été apporté par l'administration au payement des sommes qui lui étaient dues; que le requé-

rant n'a pu toucher le mandat qui lui a été délivré au mois d'août 1875 par suite d'une opposition au payement faite entre les mains du trésorier-payeur général; que, dans ces circonstances, la demande du sieur Faivre doit être rejetée, sans qu'il y ait à examiner si elle ne devrait pas être déclarée non recevable par application de l'article 49 du cahier des clauses et conditions générales;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que le conseil de préfecture, dans les circonstances de l'affaire, a fait une équitable répartition des frais d'expertise;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le conseil de préfecture a alloué les intérêts des sommes qui restent dues au sieur Faivre à partir du 28 février 1877; que l'entrepreneur a demandé les intérêts des intérêts le 8 novembre 1882; qu'à cette date il lui était dû plus d'une année d'intérêts; que, par suite, il y a lieu de lui allouer les intérêts des intérêts à partir dudit jour... (L'État payera au sieur Faivre, en sus des sommes allouées par le conseil de préfecture et sauf déduction des acomptes versés : 1° une somme de 2595f,44 indûment retenue à l'entrepreneur; 2° une somme de 146 francs relative aux rejointoiements du puisard civil; 3° une somme de 254f,40 relative aux enduits du réservoir d'eau chaude; 4° une somme de 248 francs relative à l'aqueduc de Chienvaux, avec les intérêts à partir du 28 février 1877 et les intérêts des intérêts du 8 novembre 1882. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté. État condamné à la moitié des dépens).

(N° 133)

[26 décembre 1884.]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Ébranlement causé à un immeuble voisin (13 mètres) d'un tunnel par le passage des trains. — Indemnité due. — Appréciation en tenant compte du vice de construction de la maison (*). — (Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre consorts Vigier.)

Vu la requête... pour la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler

(*) Rapp. 16 mai 1879, compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, *Ann.* 1880, p. 809 et la note; — 24 novembre 1882, *Ann.* 1883, p. 825.

— un arrêté du 6 avril 1882, par lequel le conseil de préfecture du Gard a condamné ladite compagnie à payer aux consorts Vigier la somme de 7265 francs pour dommages qui seraient causés à leur immeuble par la trépidation provenant du passage des trains du chemin de fer;

Ce faisant, attendu que l'expert de la compagnie et celui des consorts Vigier lui-même ont reconnu l'existence d'un vice de construction, auquel le premier attribuait la totalité, le second la moitié de la responsabilité du dommage survenu; que le tiers expert, dont le rapport a servi de base à l'arrêté attaqué, tout en reconnaissant le vice de construction, conclut qu'il n'y a pas lieu d'en tenir compte, puisque les lézardes ne se sont produites que par le passage des trains sous le tunnel du Moulinet; que cette que cette assertion est erronée, puisque la ligne de Livron à Alais fonctionnait seize ans avant que les dommages objets du litige soient survenus; qu'il est manifestement reconnu que les voûtes supportant le premier étage ont une trop longue portée et qu'elles sont la principale cause des lézardes; que, d'ailleurs, le sol sur lequel la voie est construite ne saurait transmettre des trépidations dangereuses; rejeter la demande des consorts Vigier et les condamner aux dépens et aux frais d'expertise et de tierce expertise;

Vu le mémoire en défense des consorts Vigier... tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le recours; ce faisant maintenir l'arrêté attaqué, réserver leurs droits en vue de tous dommages à venir, leur allouer les intérêts à dater du dépôt dudit mémoire, condamner la compagnie aux dépens par le motif que, d'après le tiers expert, on ne peut attribuer les dégâts survenus à la maison des défendeurs à un vice de construction; d'autre part, que la trépidation produite à une faible distance par la circulation des trains a dû être, pour les murs de l'édifice, une cause active de destruction;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Considérant que la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée n'établit pas qu'en attribuant à l'ébranlement causé par le passage des trains les dégradations constatées par le tiers expert dans la maison des consorts Vigier et en allouant à ces derniers la somme de 9268 francs, le conseil de préfecture du Gard ait fait une évaluation exagérée des dommages dont la réparation incombait à la compagnie;

En ce qui concerne les intérêts :

Considérant que les consorts Vigier ont demandé les intérêts

de l'indemnité à laquelle ils ont droit dans leur mémoire en défense enregistré le 14 décembre 1882 au secrétariat de la section du contentieux; qu'il y a donc lieu de les leur allouer à partir de cette date :

En ce qui concerne les intérêts des intérêts :

Considérant que les consorts Vigier ont demandé les intérêts des intérêts le 16 janvier 1884; qu'à cette date, plus d'un an s'était écoulé depuis leur demande tendant à l'allocation des intérêts; que dès lors, il y a lieu de décider que les intérêts échus le 16 janvier 1884 seront capitalisés et porteront eux-mêmes intérêts à partir de ladite date... (Requête rejetée avec dépens. Intérêts alloués aux consorts Vigier à partir du 14 décembre 1882, et intérêts des intérêts du 16 janvier 1884.)

PERSONNEL.

(N° 134)

Mai 1885.

I. — INGÉNIEURS.

1° CONGÉS.

Arrêté du 4 mai 1885. — Une nouvelle prolongation de congé de trois mois sans traitement est accordée, pour affaires de famille, à **M. Bergès** (Achille), Ingénieur ordinaire de 3e classe.

Arrêté du 7 mai. — Une prolongation de congé d'un an est accordée, avec traitement entier pour raisons de santé, à **M. Jourdan** (Gabriel), Ingénieur en Chef de 2e classe.

Arrêté du 20 mai. — Une prolongation de congé de cinq mois sans traitement est accordée pour affaires personnelles à **M. Hutin** (Maurice), Ingénieur ordinaire de 2e classe.

2° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 16 mai 1885. — **M. de Larminat** (Jean), Ingénieur ordinaire de 2e classe chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Montreuil-sur-Mer (Pas-de-Calais) est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence de Rennes.

Arrêté du 20 mai. — **M. Lefebvre** (Léon), Ingénieur en Chef de 2e classe est maintenu sur sa demande dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Nord, en qualité d'Ingénieur attaché au service des travaux et de la surveillance, à la résidence d'Abbeville.

3° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Pasquier-Vauvilliers** (Félix), Inspecteur Général de 2e classe.	26 mai 1885.
M. **Couet** (Théodore), Sous-Ingénieur.	7 juillet 1885.

4° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Castagnol** (René), Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite.	10 avril 1885.
M. **Malézieux** (Émile), Inspecteur Général de 2e classe..	20 mai 1885.
M. **Collet-Meygret**, Inspecteur Général de 1re classe.	25 mai 1885.

5° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 12 *mars* 1885. — M. **Martin** (Armand), Inspecteur Général de 1re classe est nommé Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Chatoney**, admis à la retraite.

Arrêté du 24 *avril*. — Les deux arrondissements d'Ingénieur entre lesquels le service ordinaire du département des Ardennes a été réparti par arrêté du 23 mars 1885, sont constitués comme il suit :

1° *Arrondissement du Nord.*

	k. m.
Route nationale n° 39 sur tout son parcours.	19,926
— n° 49 —	6,027
— n° 51 depuis son origine jusqu'à la limite des arrondissements de Mézières et de Rethel.. .	96,000
Route nationale n° 64 tout entière..	41,410
— n° 77 partie située au nord de l'ancienne route départementale n° 4 à Tannay..	34,260
	197,623

Service hydraulique des bassins de la Meuse et de la Bar, de l'Aube et des cours d'eau faisant partie du bassin direct de l'Oise dans l'arrondissement de Rocroy.

2° *Arrondissement du Sud.*

	k. m.
Route nationale n° 46 tout entière..	91,095
— n° 77 partie située au sud de Tannay.	31,902
— n° 51 partie comprise entre la borne kilométrique 96 et la limite du département de la Marne.	36,976
Route nationale n° 47 sur tout son parcours.	28,840
	188,813

Service hydraulique du bassin de l'Aisne, de l'Aire et de la Serre.

Arrêté du 1er mai. — M. **Colson** (Clément), Ingénieur ordinaire de 1re classe, Maître des requêtes au Conseil d'État, secrétaire du Comité consultatif des chemins de fer est chargé, à titre de mission, auprès du Directeur des chemins de fer, de l'étude des questions relatives au régime des voies ferrées.

Idem. — Le service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Taillebourg à Saint-Jean-d'Angely est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État.

Idem. — Le service de construction des lignes de la Trinité à Orbec et d'Echauffour à Bernay est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

Par suite de cette mesure, le 1er arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Étienne** (M. **Lion**, Ingénieur ordinaire à Évreux) est supprimé.

Les 2e, 3e et 4e arrondissements de ce service prendront respectivement les nos 1, 2 et 3.

Idem. — **Boyer** (Léon), Ingénieur ordinaire de 1re classe cesse ses fonctions d'Ingénieur-adjoint à la Direction des chemins de fer au Ministère des Travaux Publics.

M. **Boyer** reste exclusivement chargé, sous la direction de M. l'Ingénieur en Chef **Lefranc**, des travaux d'achèvement du viaduc de Garabit (ligne de Marvejols à Neussargues).

Idem. — M. **Coustolle** (Etienne), Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Nantes, au service ordinaire et au service maritime du département de La Loire-Inférieure, passe, à la résidence de la Rochelle, au service maritime du département de la Charente-Inférieure, en remplacement de M. **Thurninger**, appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 1er mai. — Le service du Contrôle des travaux des chemins de fer de :

Uzès à Saint-Julien,
Alais au Rhône,
Remoulins à Beaucaire,
Uzès à Nozière,

est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Idem. — Les chemins de fer ci-après désignés, précédemment compris dans les attributions de MM. les Ingénieurs en Chef Thouvenot et Lenclud, sont répartis comme il suit, entre les services de MM. les Ingénieurs en Chef Salles (Alfred), Lefranc et Cadot, savoir :

1° Ligne de Tournemire au Vigan (Études et travaux d'infrastructure. — Contrôle des travaux de superstructure).

M. Salles (Alfred), Ingénieur en Chef de 2e classe, à Rodez.

La ligne de Tournemire au Vigan formera un arrondissement unique d'Ingénieur ordinaire. Cet arrondissement restera confié à M. Monestier (Jean), Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Millau.

2° Ligne de : Anduze à Saint-Jean-du-Gard, Saint-Jean-du-Gard à Florac, Florac au réseau existant. . . . . } Études.

M. Lefranc (Henri), Ingénieur en Chef de 1re classe, à Mende.

Par suite de cette mesure, le nombre des arrondissements d'Ingénieur ordinaire du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef Lefranc est porté de deux à trois.

La ligne de Florac au réseau existant — 2e section, est réunie au 1er arrondissement [M. de Larminat (Louis), Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Mende].

Le 3e arrondissement [M. Hugues (Amédée), Ingénieur ordinaire de 2e classe à Alais] comprendra les lignes de :

Anduze à Saint-Jean-du-Gard,
Saint-Jean-du-Gard à Florac,
Florac au réseau existant — 1re section.

3° Ligne de Mazamet à Bédarieux. . . .
Rectification de la ligne de Graissessac à Béziers. . . } Études et travaux d'infrastructure. — Contrôle des travaux de superstructure.

Ligne de Montpellier à Ganges (Études).

M. Cadot (Charles), Ingénieur en Chef de 1re classe.

Par suite de cette mesure, le nombre des arrondissements d'Ingénieur ordinaire du service de chemins de fer de M. l'Ingénieur en Chef Cadot est porté de un à trois.

Ces trois arrondissements sont constitués comme il suit :

1er *Arrondissement :*

Ligne de Mazamet à Bédarieux (section de la limite du département du Tarn à Bédarieux);

Rectification de la ligne de Graissessac à Béziers;

Ligne de : Estréchoux à Castanet-le-Haut;

— Lunas à Lodève;

— Saint-Chinian à Saint-Pons;

— Adge à la mer.

M. Périer (Alexandre), Ingénieur ordinaire de 1re classe à Montpellier.

2e *Arrondissement :*

Ligne de Mazamet à Bédarieux — section de Mazamet à la limite du département de l'Hérault.

M. Leygue (Léon), Ingénieur auxiliaire de 2e classe à Castres.

3e *Arrondissement :*

Ligne de Montpellier à Ganges.

M. Valez (Étienne), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Montpellier.

Arrêté du 8 mai. — M. Cendre (Gustave), Ingénieur en Chef de 1re classe attaché, à la résidence de Paris, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, est chargé en outre d'une mission spéciale ayant pour objet la recherche et l'étude des moyens employés en France et à l'étranger pour diminuer les dépenses de construction des chemins de fer.

Idem. — M. Zurcher (Philippe), Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché au sercice ordinaire du département du Var, est désigné, sur la demande de M. le Maire de Toulon, pour diriger et contrôler le service de la voirie municipale de cette ville.

M. Zurcher conserve d'ailleurs son service actuel.

Décret du 9 mai. — M. Bruniquel-Recoules, Ingénieur en Chef de 1re classe est nommé Membre du Conseil d'administration des chemins de fer de l'État, en remplacement de M. Lan, décédé.

Arrêté du 13 mars. — Le nombre des arrondissements d'Ingénieur ordinaire (Ponts et Chaussées) de la 2e section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est est réduit de cinq à quatre.

Ces quatre arrondissements seront constitués comme il suit :

1er *Arrondissement :*

M. **Monet** (Adolphe), Ingénieur ordinaire à Nancy.
Ligne de : Blesme (inclus) à Avricourt,
— Sainte-Menehould (exclus) à Batilly,
— Revigny à Sainte-Menehould (exclus),
— Pont-Maugis (exclus) à Audun-le-Roman,
— Longuyon à la frontière belge,
— Longwy à Villerupt,
— Frouard à la frontière allemande,
— Longuyon à Pagny-sur-Moselle,
— Nancy à Château-Salins,
— Nancy à Mirecourt et embranchements,
— Toul à Frenelle-la-Grande,
— Nançois-le-Petit à Neufchâteau,
— Conflans à Briey,
— Onville à Thiaucourt,
— Montmédy et Velosnes à Écouviez,
— Champigneulles à Jarville,
— Valleroy-Moineville à Homécourt-Jœuf,
— Pompey à Nomény et embranchements,
— Lunéville à Gerbéviller,
— Neufchâteau (inclus) à Pagny-sur-Meuse,
— Lérouville à Sedan,
— Gorcy à Signeulx.

2e *Arrondissement :*

M. **Lagout** (René), Ingénieur ordinaire à Saint-Dizier.
Ligne de : Blesme (exclus) à Chaumont,
— Saint-Dizier à Doulevant,
— Revigny à Saint-Dizier,
— Bricon (inclus) à Chalindrey (inclus),
— Chalindrey à Is-sur-Tille,
— Bologne à Neufchâteau (exclus),
— Andilly à Langres,

Ligne de : Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille,
— Langres-Marne à Poinson-Beneuvre,
— Éclaron à Valentigny (exclus).

3e *Arrondissement :*

M. **Harlé** (Émile), Ingénieur ordinaire à Lure.
Ligne de : Aillevillers (inclus) à Port-d'Atelier,
— Aillevillers à Lure,
— Aillevillers à Plombières,
— Aillevillers à Faymont,
— Chalindrey (exclus) à Petit-Croix,
— Chalindrey à Gray,
— Vaivre à Gray,
— Belfort à Morvillars,
— Vitrey à Bourbonne,
— Bas-Évette à Giromagny.

4e *Arrondissement :*

M. **Thomas** (Charles), Sous-Ingénieur à Épinal.
Ligne de : Blainville (exclus) à Aillevillers (exclus),
— Épinal à Saint-Maurice,
— Lunéville à Saint-Dié,
— Neufchâteau (exclus) à Épinal,
— Baccarat à Badonviller,
— Chalindrey à Mirecourt,
— Neufchâteau à Merrey.
— Arches à Saint-Dié et embranchements.

Arrêté du 13 mai. — M. **Henry** (Albert), Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché à la résidence de Sedan, au service ordinaire du département des Ardennes et au service de la navigation de l'Aisne, est chargé en outre du 4e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Demouy** (lignes d'Hirson à Amagne, de Signy à la frontière belge vers Chimay, de Givet à la frontière belge, vers Marche, de Révigny à Vouziers, de Liart à Mézières, du Trembloy à Rocroy et à la frontière belge), en remplacement de M. **Thomas** précédemment appelé à une autre destination.

Arrêté du 16 mai. — M. **Florent** (Vincent), Sous-Ingénieur attaché, à la résidence de Mamers, au service ordinaire du département de la Sarthe et au service de chemins de fer confié à l'Ingé-

nieur en Chef Étienne, passe, à la résidence de Saumur, au service ordinaire du département de Maine-et-Loire et au service de la navigation de la Loire (3e section) en remplacement de M. Couet retraité.

Arrêté du 16 mai. — M. Mouret, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Périgueux, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef Roman, est nommé Collaborateur-adjoint au service de la carte géologique détaillée de la France.

Idem. — M. Dubois (Paul), Ingénieur en Chef de 2e classe chargé du service ordinaire du département de la Creuse, est désigné, sur la demande de M. le maire de Guéret, pour prendre la direction du service d'architecture et de voirie de cette ville.

M. Dubois conserve d'ailleurs son service actuel.

ARRÊTÉ du 16 MAI.

Article 1er.

Le 15e arrondissement d'Inspection générale des Ponts et Chaussées est supprimé.

Article 2.

Les 11e et 14e arrondissements sont réorganisés comme il suit :

14e INSPECTION.

Service ordinaire des départements :

Vendée
Deux-Sèvres
Vienne
Charente-Inférieure
Charente
Haute-Vienne
Indre-et-Loire
Loir-et-Cher
Indre
Creuse.

Services spéciaux.

Navigation de la Sèvre-Niortaise. — Port de Marans et canal maritime de Marans au Brault.

Navigation de la Charente.

Études du canal de jonction de la Loire à la Garonne.
Ports maritimes de commerce des départements de la Charente-Inférieure et de la Vendée.

14e INSPECTION.

Service ordinaire des départements :
Loiret
Yonne
Nièvre
Cher
Allier
Rhône
Loire
Puy-de-Dôme
Haute-Loire
Cantal
Lozère.

Services spéciaux.

Navigation de la Loire (2e section) depuis Roanne jusqu'à l'embouchure du canal de Briare. Canal de Roanne à Digoin. Canal latéral à la Loire.
Canal de Berry.
Canal du Nivernais. Navigation de l'Yonne entre Armes et Auxerre.
Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.
Navigation de l'Allier.
Études du canal de jonction de la Loire au Rhône.

Article 3.

Les 16e, 17e, 18e, 19e, 20e, 21e et 22e, arrondissements d'Inspection prendront respectivement les nos 15, 16, 17, 18, 19, 20 et 21.

Article 4.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 26 mai 1885.

Arrêté du 16 *mai.* — M. Jacquet, Inspecteur Général de 2e classe chargé du 11e arrondissement d'Inspection Générale est chargé du 13e arrondissement, en remplacement de M. Pasquier-Vauvilliers admis à la retraite.

Les 11e et 14e arrondissements d'Inspection Générale sont res-

pectivement confiés à MM, N. et **Bertin**, Inspecteurs Généraux de 2e classe.

Arrêté du 20 *mai.* — M. **Arnal**, Conducteur de 1re classe faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire chargé, dans le département de l'Aveyron, du service de l'arrondissement de Villefranche, est chargé, dans le même département, du service de l'arrondissement de Saint-Affrique, en remplacement de M. **Lavabre**, Conducteur de 1re classe faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire qui le remplacera lui-même dans l'arrondissement de Villefranche.

Idem. — M. **Souleyre** (Auguste), Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Mostaganem, aux services ordinaire et maritime du département d'Oran, est chargé de l'arrondissement Sud du service ordinaire de la circonscription de Constantine et attaché en outre au service du Contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'El-Guerrah à Batna, en remplacement de M. **Cartier** admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. **Poisson** (Georges), Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Mascara, au service ordinaire du département d'Oran et au Contrôle des travaux du chemin de fer d'Aïn-Thizy à Mascara et au Contrôle de l'exploitation de la ligne d'Arzew à Saïda, est chargé des services ordinaire et maritime de l'arrondissement de Mostaganem en remplacement de M. **Souleyre**.

Décision du 26 *mai.* — M. **Crahay de Franchimont** (Henri), Ingénieur ordinaire de 1re classe à Rochefort, est désigné pous assurer l'intérim du service maritime de l'arrondissement de Royan, en remplacement de M. **Daujon**.

II. CONDUCTEURS.

1° SERVICES DÉTACHÉS.

7 *mai* 1885. — M. **Tingaud** (Joseph), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département de la Vienne, est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies, pour être employé au service des travaux de l'établissement d'Obock, sur la mer Rouge.

Il est placé dans la situation de service détaché.

9 *mai.* — M. **Antelme** (Louis), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département du Var, est mis à la dispo-

sition de la municipalité de Toulon, pour être employé au service la voirie de cette ville.

Il est placé dans la situation de service détaché.

2° CONGÉS.

28 *avril* 1885. — M. **Caron** (Jules), Conducteur de 4e classe en congé de trois mois sans traitement du 16 octobre 1884, est maintenu dans la même situation jusqu'au 31 mai 1885.

13 *mai*. — M. **Léau** (Henry), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Vienne, au service de la construction du chemin de fer de Neuville à Bressuire, est mis en congé sans traitement.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

1er *mai* 1885. — M. **Paulus** (Antoine), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie générale des eaux, en qualité d'Inspecteur principal, chef de service à Toulon.

Idem. — M. **Odin** (Étienne), Conducteur de 2e classe, est maintenu sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des Hauts-Fourneaux, forges et aciéries de la Marine et des Chemins de fer, à Saint-Chamond (Loire).

4 *mai*. — M. **Moreau** (André), Conducteur de 2e classe détaché au service municipal d'Angers, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à s'occuper de rédaction de projets et de surveillance de travaux pour les communes du département de Maine-et-Loire et des départements voisins.

13 *mai*. — M. **Blochet** (Pierre), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Firminy à Annonay, est mis sur sa demande en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer, comme Chef de section, au service de la construction du chemin de fer de Firminy à Roche-la-Molière, concédé à la Compagnie des Mines de Roche-la-Molière et Firminy, à la résidence de Firminy.

Idem. — M. **Étienne** (Émile), Conducteur de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester

attaché, en qualité de Chef de section, au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, à la résidence de Nancy.

15 mai. — M. **Allingry** (Eugène), Conducteur de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à continuer d'exercer les fonctions de Directeur de la Société du canal de la Bourne, à Valence.

Idem. — M. **Evrard** (Ernest), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester attaché, en qualité de Chef de section, au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, à la résidence de Pontfaverger (Marne).

Idem. — M. **Clerc** (Léon), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, à la résidence de Passavant (Haute-Saône).

Idem. — M. **Vény** (Jean), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à continuer de remplir les fonctions de Directeur des mines de bismuth et d'antimoine de la Corrèze, à la résidence de Tulle.

Idem. — M. **Flory** (François), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester attaché au service de la Compagnie du canal de Saint-Martory, à Toulouse.

Idem. — M. **Cros-Puymartin** (François), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à continuer de s'occuper de divers travaux communaux dans le département de la Dordogne.

Idem. — M. **Baussant** (Joseph), Conducteur de 4e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à conserver les fonctions d'Architecte municipal et de Directeur de l'usine à gaz à Nemours (Seine-et-Marne).

Idem. — M. **Sebelin** (Joseph), Conducteur de 4e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à conserver son emploi au service de la maison Delune et Cie, fabricants de ciments à Grenoble.

4° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Chrétien** (Louis), Conducteur de 2e classe, détaché au service municipal de la ville de Paris.	1er février 1885.
M. **Guilluy** (Édouard), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable.	1er mai 1885.
M. **Paulon** (Charles), Conducteur principal, Lot, service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lanteirès**.	1er juin 1885.
M. **Mazaury** (Ulysse), Conducteur de 3e classe, Alpes-Maritimes, service ordinaire.	9 juin 1885.
M. **Bonnet** (Pierre), Conducteur principal, Ariège, service ordinaire.	17 juin 1885.
M. **Boudat** (Léon), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire chargé, à la résidence de Tarbes, du service ordinaire de l'arrondissement de l'Est du département des Hautes-Pyrénées.	17 juin 1885.
M. **Michaux** (Alexandre), Conducteur principal détaché au service municipal de la ville de Paris.	24 juin 1885.
M. **Bovis** (Auguste), Conducteur principal, Rhône, service de la navigation du Rhône. .	27 juin 1885.
M. **Pichard** (Émile), Conducteur de 1re classe, Mayenne, service ordinaire.	28 juin 1885.
M. **Tahier** (Prudent), Conducteur principal, Ille-et-Vilaine, service ordinaire.	1er juillet 1885.
M. **Girard** (Jean), Conducteur de 1re classe, Ille-et-Vilaine, service maritime.	1er juillet 1885.
M. **Genu** (Émile), Conducteur de 1re classe, Ille-et-Vilaine, service ordinaire.	1er juillet 1885.

5° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Ernult** (Édouard), Conducteur de 1re classe, Vendée, service ordinaire.	31 janvier 1885.
M. **Ressaire** (Achille), Conducteur de 2e classe, Lozère, service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lefranc**.	12 février 1885.
M. **Bollet** (François), Conducteur de 3e classe, Ain, service ordinaire.	25 avril 1885.

M. **Dupont** (Ferdinand), Conducteur principal, Orne, service ordinaire. . . . . 25 avril 1885.
M. **Renault** (Gustave), Conducteur de 3e classe en retrait d'emploi.. . . . . 26 avril 1885.
M. **Mathey** (Virgile), Conducteur de 1re classe, Savoie, service ordinaire. . . . . 30 avril 1885.

6° DÉCISIONS DIVERSES.

25 *avril.* — MM. **Rose** (Ernest), et **Bréard** (Désiré), Conducteurs de 4e classe attachés au service maritime du département d'Ille-et-Vilaine, passent au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Levron**, Conducteur de 1re classe attaché, dans le département d'Ille-et-Vilaine, au service de la navigation de la Vilaine, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Delagrée** (Julien), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine, passe au service de la navigation de la Vilaine, même département.

1er *mai.* — MM. **Boutteçon** (François), Conducteur de 2e classe,
Pelletier (Paul), Conducteur de 2e classe,
Pierrot (Édouard), Conducteur de 3e classe,
Dupain (Maxime), Conducteur de 4e classe,
Thiriat (Auguste), Conducteur de 4e classe, attachés dans le département de la Haute-Saône au service du canal de l'Est (branche Sud), passent au service de la navigation de la Saône, même département.

1er *mai.* — M. **Pommier** (Edouard), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, passe, dans le département d'Indre-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Saumur à Château-du-Loir.

Idem. — M. **Lefrançois** (Edmond), Conducteur de 4e classe attaché au service maritime du département d'Ille-et-Vilaine, passe, dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la navigation de la Seine (3e section. — 2e division.)

Idem. — M. **Barreyre** (Théodore), Conducteur principal attaché provisoirement et en sus des cadres au service ordinaire du département de la Gironde, reste attaché à titre définitif à ce service.

Idem. — M. **Goureau** (René), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de l'Indre, passe, dans le département d'Indre-et-Loire, au service de la 3e section de la navigation de la Loire.

7 *mai.* — M. **Pierquet** (Émile), Conducteur de 3e classe attaché,

dans le département des Ardennes, au service du canal de l'Escaut à la Meuse, passe dans le département du Nord, même service.

7 *mai.* — M. **Méalin** (Charles), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de Barbezieux à Saint-Mariens, passe au service des études et travaux de la ligne de jonction à Bordeaux des chemins de fer du Midi et du Médoc, même département.

8 *mai.* — M. **Fouché** (Georges), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service des études et travaux du chemin de fer de Nantes à Segré, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Griveaud** (Louis), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Ardèche, au service des études et travaux du chemin de fer de Firminy à Annonay, passe, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan.

Idem. — M. **Broma** (Eugène), Conducteur de 2e classe attaché au service ordinaire du département du Pas-de-Calais, passe au service ordinaire du département de la Vienne.

16 *mai.* — M. **Ané** (François), Conducteur de 3e classe attaché au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pugens**, passe du département du Gers dans le département de Lot-et-Garonne.

Idem. — M. **Mandement** (Jules), Conducteur de 4e classe attaché au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pugens**, passe du département de Lot-et-Garonne dans le département du Gers.

Idem. — M. **Mourrin** (François), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département des Alpes-Maritimes, au service des études et travaux du chemin de fer de Nice à Coni, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Fulcrand** (Prosper), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir, passe, dans le département de la Charente-Inférieure, au service des études et travaux du chemin de fer de Tonnay-Charente à Marennes.

Idem. — M. **Cantegril** (Marius), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Tarn-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Castres, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Castelsarrazin à Beaumont, même département.

20 *mai.* — M. **Fabre** (Félix), Conducteur de 4e classe attaché au

service ordinaire du département des Alpes-Maritimes, passe, dans le département des Basses-Alpes, au service des études et travaux du chemin de fer de Digne à Saint-André.

27 *mai*. — M. Jandot (Jean), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de Saône-et-Loire, passe au service ordinaire du département d'Oran.

III. — ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

CLASSEMENT DES ÉLÈVES INGÉNIEURS PAR ORDRE DE MÉRITE, ARRÊTÉ POUR LES 1re, 2e ET 3e CLASSES LE 25 MAI 1885.

PREMIÈRE CLASSE. (*Hors de concours.*)	DEUXIÈME CLASSE.	TROISIÈME CLASSE.
1. Veilhan.	1. Arnaud.	1. Vieille.
2. Gauckler.	2. Combarnous.	2. Jullien.
3. Jacquerez.	3. Cosmi.	3. Thérel.
4. Baratte.	4. Le Rond.	4. Renard.
5. Quinquet.	5. Dreyfus.	5. Perrier.
6. Gauthier.	6. Lemoine.	6. Saint-Romas.
7. Jannin.	7. Corbeaux.	7. Bret.
8. Charguéraud.	8. Jourde.	8. Ficatier.
9. Lévesque.	9. Imbeaux.	9. Delpit.
10. Faure.	10. Deslandres.	10. Dumas.
11. Legay.	11. Bienvaux.	11. Briotet.
12. Biette.	12. Delage.	12. Godard.
13. Le Grain.	13. Antin.	13. Mesnager.
14. Pierret.	14. Guillot.	14. Masson.
15. Fontaneilles.	15. Sigault.	15. Jacquinot
16. Alby.	16. Equer.	16. Dupont.
17. Havé.	17. Lefebvre.	17. Bardot.
18. Armand.	18. Dumur.	18. Herzog.
19. Bourgougnon.	19. Michel.	19. Quintin.
20. Locherer.	20. Breuillé.	20. Husson.
21. De Fages de Latour.	21. Massenet.	
22. Delebecque.	22. Meunier.	
23. D'Ocagne.		
24. Thual.		
25. Reuss.		
26. Echappé.		

RELEVÉ DES PRIX

Première

ARCHITECTURE. — *Projet de gare de chemins de fer.*	CONSTRUCTION — *Projet d'un grand pont métallique.*	*Projet d'un barrage mobile.*	*Projet d'un bassin de radoub.*
Gauckler. . . 2e pr.	Veilhan. . 1er prix.	Veilhan. . 2e prix.	Charguéraud 1er pr.
Veilhan. . . acc.	Jacquerez 2e prix.	Baratte. . acc.	Veilhan. . . . 2e pr.
Fontaneilles. acc.	Lévesque. 2e prix.	Faure. . . acc.	Quinquet. . . 1er ac.
D'Ocagne. . acc.	Gauthier. . acc.		Baratte. . . . 2e ac.

Deuxième

ARCHITECTURE. — *Projet d'un marché couvert.*	CONSTRUCTION. *Projet d'un pont en maçonnerie.*	NAVIGATION INTÉRIEURE : — *Étude d'une rigole d'alimentation.*	MÉCANIQUE. — *Projets : Une grue tournante et une distribution d'eau.*
Cosmi. . . 1er prix.	Cosmi. . . 1er prix	Arnaud. . . 1er prix.	Arnaud. . . 1er prix.
Jourde. . . 2e prix.	Le Rond. . 1er prix	Combarnous 2e prix.	Cosmi. . . 2e prix.
Corbeaux . 2e prix.	Delage. . . 2e prix	Cosmi. . . 1er acc.	Lemoine. . acc.
Combarnous acc.	Arnaud. . . acc.	Antin. . . . 2e acc.	Combarnous acc.
Dreyfus. . acc.	Combarnous acc.		Dreyfus. . . acc.
Delage. . . acc.			
Bienvaux. . acc.			

Troisième

ARCHITECTURE — *Projets divers.*	CONSTRUCTION. — *Avant-projet de route et projet définitif.*	MÉCANIQUE APPLIQUÉE. — *Projets : Charpente Polonceau. Poutre à 4 travées.*
Mesnager. . . . 1er prix.	Bret. . . . . 1er prix.	Vieille. . . . . 2e prix.
Vieille. . . . . 2e prix.	Perrin. . . . . accessit.	Perrier. . . . . accessit.
Bret. . . . . 2e prix.		
Thérel. . . . . accessit.		
Renard. . . . . accessit.		

ET ACCESSITS.

classe.

MACHINES A VAPEUR. — *Avant-projet d'une mine à vapeur.*	COMPOSITION littéraire.	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Allemand.*	*Anglais.*
Charguéraud 1er pr. Le Grain. . . 2e pr. Pierret. . . . 1er ac. Lévesque. . . 2e ac. Baralte. . . . 3e ac.	Veilhan. . . 1er pr. Gauckler. . . acc. Fontanielles acc.	Delebecque.. 1er pr. Veilhan. . . . 2e pr. Echappé. . . 1er ac. Locherer. . . 2e ac. Reuss. . . . . 3e ac.	Delebecque. 1er pr.

classe.

HYDRAULIQUE AGRICOLE. — *Projet d'un réservoir d'irrigation.*	COMPOSITION littéraire.	CROQUIS ET LEVERS de machines.	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Allemand.*	*Anglais.*
Jourde. . 1er pr. Le Rond. 2e pr. Arnaud. . acc. Combar-nous. . acc.	Cosmi. . . acc.	Combar-nous. . 1er pr. Antin. . . 1er pr. Corbeaux 2e pr. Arnaud... acc. Equer.. . acc.	Jourde. . 1er pr. Dreyfus. . 2e pr. Dumur. . 1er ac. Arnaud. . 2e ac. Cosmi.. . 2e ac.	Dreyfus.. 1er pr. Aruand. . 2e pr. Imbeaux. acc. Le Roux. acc.

classe.

COMPOSITIONS littéraires.	CROQUIS ET LEVERS de machines.	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Allemand.*	*Anglais.*
» » » » »	Thérel.. . 2e prix. Mesnager acc. Jullien.. . acc.	Herzog.. . . 1er pr. Thérel.. . . 2e pr. Renard. . . 1er ac. Briotet.. . . 2e ac.	Renard. . . 1er pr. Briotet.. . . 2e pr. Jullien.. . . 2e pr. Dupont. . . acc.

ÉLÈVE DE 2e CLASSE, EN 1884-1885, QUI NE SERA ADMIS A LA CLASSE SUPÉRIEURE QU'APRÈS AVOIR SATISFAIT AUX DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES.

2e CLASSE.
Rebuffel.

L'éditeur-gérant : DUNOD.

Paris. — Typographie J. LECLERC, 14, rue Delambre.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 135)

[16 janvier 1885.]

Marchandises reçues dans les bureaux de ville des Compagnies de chemins de fer. — Accès dans les gares après la fermeture réglementaire. — Entrepreneurs de transports. — Arrêté du Ministre des Travaux Publics. — Irrecevabilité du recours. — Réserve de l'action devant l'autorité judiciaire. — (Sieurs Galbrun, Moiroud et Vincelet.)

L'arrêté du Ministre des Travaux Publics portant que les marchandises reçues dans les bureaux de ville des compagnies de chemins de fer auront accès dans les gares de départ 2 heures encore après leur fermeture règlementaire est pris dans l'exercice des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 50 du cahier des charges.

Si l'usage de l'autorisation ainsi donnée aux compagnies constitue une atteinte aux droits qui appartiennent à toutes les entreprises de transport, en vertu du principe de la libre concurrence, l'arrêté ne fait pas obstacle à l'exercice, de ce chef, devant l'autorité judiciaire, de telles actions qui peuvent appartenir auxdites entreprises.

Ainsi jugé, par l'irrecevabilité du recours de MM. Galbrun, Moiroud et Vincelet, camionneurs, contre un arrêté du Ministre des Travaux Publics en date du 12 mai 1883.

(N° 136)

[20 mars 1885.]

Police des cours des gares. — Ordonnance du préfet de police réglant le stationnement des voitures étrangères à la compagnie. — Mesure prise dans un intérêt général. — Légalité.

En vertu de l'article 1er de l'ordonnance du 15 novembre 1846, il appartient aux préfets, sous l'approbation du Ministre des Tra-

vaux Publics, de régler l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures publiques ou particulières dans les cours dépendant des stations de chemins de fer, lorsqu'ils statuent en vue d'un intérêt de police et de service public, par exemple à raison de l'insuffisance des voitures de place à l'arrivée des trains, et lorsqu'ils ne favorisent aucun entrepreneur au détriment des autres.

Ainsi jugé, par le rejet de la requête de MM. Paul Vasseur et autres, contre une décision du Ministre des Travaux Publics, en date du 1er février 1884 et confirmative d'une ordonnance du préfet de police, du 18 mai 1882, concernant la police des cours des gares et stations du chemin de fer du Nord à Paris.

(N° 137)

[8 mai 1885.]

Chemin de fer. — Transport de vêtements et d'outils accompagnant des militaires en voyage. — Gratuité. — (Ministre de la Guerre.)

Les vêtements et outils destinés à répondre aux besoins directs des militaires et marins transportés par chemin de fer présentent le caractère des *bagages* dans le sens des articles 44 et 54 du cahier des charges de la compagnie des chemins de fer de Lyon, Ils doivent dès lors être transportés gratuitement jusqu'à concurrence de 30 kilogrammes, et moyennant la réduction du quart pour l'excédant.

Ainsi jugé, par rejet de la requête de la compagnie de Lyon, contre un arrêté du conseil de préfecture de la Seine, du 31 mai 1879, rendue au profit du Ministre de la guerre.

M. Romieu, rapporteur; M. Marguerie, commissaire du gouvernement; Mes Aguillon et Nivard, avocats.

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION.

(Chambre civile.)

(N° 138)

[19 juillet 1884.]

Commissionnaire de transports. — Responsabilité. — Clause du contractant dégageant la Compagnie. — Faute non établie. — (Sieur Boullanger.)

En présence de la clause d'un connaissement, clause tant imprimée que manuscrite, et dégageant une compagnie de transports maritimes de toute responsabilité, soit à raison de la casse ou rupture des objets fragiles, soit à raison d'avaries causées par l'insuffisance des emballages, un jugement peut-il condamner ladite compagnie au payement de l'avarie consistant dans la rupture d'un candélabre en fonte, sous le prétexte que la compagnie aurait reçu le colis non emballé, et alors que, d'ailleurs, il n'est justifié contre elle d'aucune faute qu'elle aurait commise?

Cette question a été renvoyée à la chambre civile par l'admission du pourvoi de la compagnie générale transatlantique contre un jugement du Tribunal de commerce d'Oran, en date du 14 septembre 1883, rendu au profit de M. Boullanger.

(N° 139)

[30 décembre 1884.]

Remorquage. — Avarie de mer. — Chambre de commerce. — Responsabilité. — Clause de non-garantie. — Règlement non homologué. — (Compagnie d'assurances maritimes et le sieur Satarare.)

Une chambre de commerce (dans l'espèce, la Chambre de commerce de Bayonne), qui s'est chargée d'un service de remorquage moyennant payement d'une taxe déterminée par des règlements

d'administration publique est responsable, dans les termes du droit commun, des fautes commises dans ce service. Elle ne peut s'exonérer de cette responsabilité à la faveur d'une clause expresse qui n'a pas été approuvée par l'autorité publique.

Ainsi jugé, par le rejet du pourvoi de la Chambre de commerce de Bayonne, contre un arrêt de la Cour de Pau, du 26 juin 1883, rendu au profit des compagnies d'assurances maritimes et de M. Satarare, armateur.

(N° 140)

[21 janvier 1885.]

Douane. — Marchandises prohibées. — Entrée. — Chemin de fer. — Employé non conducteur du train.

Au cas de découverte, dans un wagon de queue, de marchandises prohibées à l'entrée, le juge ne peut se dispenser de condamner le préposé à la surveillance de ce wagon, sous prétexte que, n'étant pas le conducteur du train, il n'a pas la surveillance légale dudit wagon, et qu'il n'est pas justifié contre lui d'un fait personnel de contrebande, ou tout au moins de la connaissance qu'il aurait eue des marchandises prohibées.

Ainsi jugé, sur le pourvoi de l'administration des douanes, par la cassation d'un arrêt de la Cour de Chambéry, du 15 mars 1884, rendu après renvoi et cassation d'un arrêt de la Cour de Lyon.

(N° 141)

[23 janvier 1885.]

Colis postaux. — Présentation en douane. — Marchandises prohibées. — Irresponsabilité de la compagnie de transport. — (Compagnie transatlantique et sieur Croses.)

S'il est vrai qu'en vertu des règles générales sur la législation des douanes, tout voiturier ou transporteur est responsable de l'introduction frauduleuse de marchandises prohibées ou soumises au payement des droits, il n'en est pas de même quand ces marchandises se trouvent découvertes dans un colis postal. Dans ce

dernier cas, le transporteur ou voiturier qui n'est d'ailleurs, que le représentant de l'administration des Postes, ne saurait encourir aucune pénalité pour le fait d'un transport non accompagné de la déclaration du contenu à l'arrivée, la législation spéciale de la matière lui imposant de recevoir le colis clos et scellé, sans pouvoir au préalable en vérifier le contenu. En conséquence, la seule obligation qui pèse sur le transporteur ou voiturier est de présenter régulièrement le colis postal au bureau de l'arrivée, pour que la vérification en soit effectuée par le service de la douane.

Ainsi jugé, par le rejet du pourvoi de l'administration des Douanes, contre un arrêt de la Cour de Montpellier, du 15 février 1884, rendu au profit de la Compagnie Transatlantique, et du sieur Crozes, agent de cette Compagnie.

(N° 142)

[3 février 1885.]

Chemins de fer. — Tarif le plus réduit. — Voie la plus économique. — Plusieurs réseaux. — (Sieurs Dieuaide et Desvergnes.)

La demande du « *tarif le plus réduit* » implique, pour la compagnie de chemin de fer chargée du transport, l'application, sur son propre réseau, du tarif spécial qui donne la plus grande économie, quel que soit l'allongement du parcours.

Mais, au cas où la marchandise doit emprunter plusieurs réseaux pour parvenir à destination et où il n'y a pas de tarif commun applicable, ou formellement réclamé, ni d'indication de l'itinéraire à suivre pour aller chercher un point de transit plus avantageux sur une voie détournée, la simple demande du « *tarif le plus réduit* » ne peut obliger la compagnie chargée du transport à rechercher, au lieu et place de l'expéditeur, sur les réseaux et parmi les tarifs des autres compagnies, la combinaison qui, par un allongement, amènerait le plus d'économie sur l'ensemble du prix du transport.

Ainsi jugé, sur le pourvoi de l'administration des chemins de l'État, par la cassation d'un jugement du Tribunal de commerce de Limoges, du 5 juillet 1882, rendu au profit de MM. Dieuaide et Desvergnes.

(N° 143)

[20 et 24 avril 1885.]

Chemin de fer. — Avaries. — Soins exceptionnels. — Compagnie pouvant atteindre elle-même la gare de destination. — Trajet plus court par l'emprunt d'une autre compagnie. — Substitution non obligatoire. — (Sieurs Viard et Milan.)

Les compagnies de chemins de fer ne sont pas tenues de prendre des mesures exceptionnelles pour parer, en cours de route, aux avaries des marchandises qu'elles transportent. Spécialement, une compagnie, transporteur de fûts de trois-six, sous clause de non-garantie, ne peut-être déclarée responsable de la perte de partie du liquide survenue pendant le voyage, et due au desserrement des cercles occasionné par la sécheresse.

La compagnie du chemin de fer qui a reçu la marchandise et peut, avec son réseau, atteindre la gare de destination, n'est pas, à défaut d'indication formelle par l'expéditeur, dans l'obligation de se dessaisir au profit d'une autre compagnie dont le réseau emprunté eût abrégé la distance.

Ainsi jugé, sur le pourvoi de la compagnie de l'Est, par la cassation d'un jugement du tribunal de commerce de Troyes, rendu le 26 décembre 1881, au profit de MM. Viard et Milan.

(Chambre criminelle).

(N° 144)

[24 août 1885].

Voirie. — Démolition de la besogne mal plantée. — (Sieurs Benon et Péraud.)

Le juge de simple police en prononçant une condamnation pour travaux faits, sans autorisation préalable, dans la partie retranchable de propriétés riveraines de la voie publique, ne peut refuser d'ordonner la démolition de ces travaux.

Le jugement qui a refusé illégalement d'ordonner cette démolition doit être annulé dans toutes ses parties.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen tiré de la violation des articles 5 de l'édit de décembre 1607, 471, n° 15, du Code pénal et 161 du Code d'instruction criminelle :

Vu lesdits articles de loi.

Attendu que Benon et Péraud, poursuivis pour avoir contrevenu aux dispositions des articles 5 de l'édit de décembre 1607 et 471, n° 15, du Code pénal, en faisant opérer, sans autorisation municipale, des modifications à la façade de leur maison indiquée sur le plan comme sujette à retranchement, ont été condamnés à raison de cette contravention à 1 franc d'amende; mais que le tribunal de police a, contrairement aux réquisitions du ministère public, refusé d'ordonner la démolition des travaux;

Attendu que ce refus constitue une violation des dispositions de l'article 5 de l'édit de décembre de 1607, qui, en prescrivant, dans les cas qu'il énumère, la démolition de la besogne mal plantée, a eu en vue surtout la démolition des travaux faits sans autorisation préalable dans la partie retranchable des propriétés riveraines de la voie publique;

Et attendu que, aux termes de l'article 161 du Code d'instruction criminelle, lorsque le prévenu est convaincu de contravention de police, le tribunal doit prononcer la peine et statuer par le même jugement en restitution et en dommages-intérêts; qu'il y a donc lieu de prononcer l'annulation du jugement attaqué dans toutes ses parties :

Par ses motifs, casse, etc.

(N° 145)

[24 août 1883].

Voie publique. — Embarras. — Fait constitutif.

Lorsqu'il est constaté en fait que l'inculpé a établi, dans une rue, une machine à fabriquer des cordes, le juge de simple police ne peut dénier l'existence de la contravention d'embarras de la voie publique. — (Sieur Mohamed Sghir ben Zouaoui).

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Vu l'article 471, n° 4, du Code pénal ;

Attendu que, tant du rapport de police que des constatations mêmes du jugement, il résulte que Mohamed Sghir ben Zouaoui, cordier à Constantine, a établi sur le sol de la voie publique, rue Perregaux, une machine à l'aide de laquelle il fabrique des cordes ;

Attendu que le jugement attaqué, tout en reconnaissant le fait matériel, a néanmoins relaxé l'inculpé poursuivi comme ayant contrevenu à l'article 471, n° 4, du Code pénal, par ce motif que la machine n'embarrassait nullement la voie publique, d'autant que la rue Perregaux, à raison de la disposition et du lieu écarté où elle se trouvait, était peu fréquentée par les voitures ;

Attendu qu'en présence du fait matériel constaté, constituant par lui-même un embarras de la voie publique, et en l'absence de toute excuse de nécessité, le juge de police n'a pu méconnaître l'existence de la contravention poursuivie, et qu'en relaxant l'inculpé par le motif que la machine établie sur la voie publique n'empêchait pas la liberté du passage, il a violé l'article 471, n° 4, du Code pénal ;

(N° 146)

[24 août 1883].

Voie publique. — Embarras. — Excuse de nécessité. — Conditions de l'excuse. — (Sieur Alexandre Hébert.)

En matière de contravention d'embarras de la voie publique, l'excuse de nécessité, bien qu'abandonnée à l'appréciation du juge, n'est admissible qu'autant qu'elle s'induit d'un fait accidentel, momentané ou de force majeure, et elle n'a d'effet que dans la mesure et pendant la durée de cette nécessité même.

Par suite, lorsqu'un procès-verbal constate que l'inculpé a fait déposer cinquante fagots de bois sur la voie publique au-devant de sa maison, et ne les a fait enlever, malgré les injonctions de l'autorité que vers 7 heures du soir, l'excuse de nécessité ne peut être admise, sans enquête, et par ce seul motif que l'inculpé n'avait opéré ni installation durable ni étalage reprochable, mais seulement un dépôt momentané destiné à être enlevé aussitôt que possible.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Vu l'article 471, n° 4, du Code pénal ;

Attendu qu'il résulte d'un procès-verbal du commissaire de police de Carentan qu'à la date du 14 mai 1883 le sieur Hébert a fait déposer cinquante fagots de bois sur la voie publique, au-devant de sa maison, vers 2 heures de l'après midi, et ne les a fait enlever, malgré les injonctions de l'autorité, que vers 7 heures du soir ;

Attendu que, cité devant le tribunal de simple police, Hébert, après avoir reconnu l'existence et la durée du dépôt, s'est excusé en alléguant qu'il l'avait fait enlever « aussitôt qu'il lui avait été possible de s'en occuper » ; que le tribunal l'a relaxé de la poursuite, par le motif « qu'il n'avait opéré ni installation durable ni étalage reprochable, mais seulement un dépôt momentané destiné à être enlevé aussitôt que possible », et qu'il était, dès lors, couvert par l'excuse de nécessité ;

Attendu que, lorsqu'il s'agit de la contravention d'embarras de la voie publique, prévue par l'article 471, n° 4, du Code pénal, l'excuse de nécessité, bien qu'abandonnée à l'appréciation du juge, n'est admissible qu'autant qu'elle s'induit d'un fait accidentel, momentané ou de force majeure ; qu'elle n'a d'effet que dans la mesure et pendant la durée de cette nécessité même ; qu'elle ne saurait, par suite, être étendue au delà par des motifs tirés des occupations ou des convenances personnelles de l'inculpé ;

Attendu, dans l'espèce, qu'étant données les circonstances relatées au procès-verbal, reconnues par l'inculpé et constatées par le jugement lui-même, le tribunal de police ne pouvait, en l'absence de toute enquête, déclarer qu'il y avait eu seulement un embarras momentané, excusable à raison de la nécessité ;

D'où suit qu'en fondant le relaxe d'Hébert sur l'existence de l'excuse de nécessité il a faussement interprété et violé, par refus d'application, l'article 471, n° 4, susvisé :

Par ces motifs, casse et annule, etc.

(N° 147)

[24 août 1883].

Voie publique. — Embarras. — Faits constitutifs. — Excuse illégale. — (Sieur Hameïda ben Korachi).

Lorsqu'il est constaté en fait que le prévenu a sur le sol d'une

rue déposé et placé quatre planches sur lesquelles il faisait sécher du tabac, l'existence de la contravention d'embarras de la voie publique ne peut être déniée par le motif que ce dépôt n'embarrassait pas la voie publique et la liberté du passage, d'autant plus que la rue était peu fréquentée.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Vu l'article 471, n° 4, du Code pénal;

Attendu que, tant du rapport de police que des constatations du jugement attaqué, il résulte que Hameïda ben Korachi a sur le sol de la rue Perregaux déposé et placé quatre planches sur lesquelles il faisait sécher son tabac;

Attendu qu'en présence de ce fait constaté, constituant par lui-même un embarras de la voie publique, et en l'absence de toute excuse de nécessité, le juge de police n'a pu méconnaître l'existence de la contravention prévue et réprimée par l'article 471, n° 4, du Code pénal, et qu'en relaxant l'inculpé par le motif que ce dépôt n'embarrassait pas la voie publique et la liberté du passage, d'autant plus que la rue Perregaux était peu fréquentée par les voitures, il a violé la disposition de la loi précitée :

Par ces motifs, casse et annule, etc.

(N° 148)

[9 novembre 1883].

Voirie. — Voie publique. — Terrain sujet éventuellement à retranchement. — Travaux. — Démolition. — (Sieur Ch. Édouard Tartier.)

On ne peut considérer comme faisant partie de la voie publique un terrain non exproprié sujet à retranchement, non pas actuellement, mais seulement pour l'exécution d'un quai dont l'ouverture est encore à l'état de projet.

Par suite, est illégal l'arrêté du maire qui prescrit la démolition d'ouvrages construits sur ce terrain, alors qu'aucune saillie ou avance n'empiète sur le sol de la voie publique.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen unique du pourvoi, tiré de la violation prétendue du principe de la séparation des pouvoirs, des dispositions de l'édit de décembre 1607 et de l'article 471, n° 15, du Code pénal :

Attendu qu'il résulte des constatations du jugement attaqué : 1° que le déchargeoir dont la démolition a été prescrite par arrêté du maire de Meaux, en date du 5 janvier 1883, a été édifié par Tartier sur une portion de mur à lui appartenant, formant clôture et limite de sa propriété sur la rue dite des Vieux-Moulins; 2° que, si cette construction a été faite sans autorisation, dans les années 1869 ou 1870, la contravention commise à cette époque a été couverte par la prescription, aucune poursuite n'ayant été dirigée dans l'année, à raison de ce fait, conformément à l'article 640 du Code d'instruction criminelle; 3° que ladite construction ne forme aucune saillie ou avance excédant le nu du mur de clôture de la propriété de Tartier, et empiétant sur le sol actuel de la voie publique;

Attendu que, dans cet état des faits par lui constatés, le tribunal de simple police a pu déclarer que le déchargeoir dont il s'agissait ne rentrait pas dans la classe des constructions dont, par application de l'édit de 1607 et des règles de la voirie, le maire a le droit de prescrire, en tout temps, la suppression par mesure de police;

Attendu, d'autre part, que, si ledit déchargeoir repose sur un terrain sujet à retranchement, non pas actuellement, mais seulement pour l'exécution d'un quai dont l'ouverture est encore à l'état de projet, ce terrain non exproprié n'est pas acquis à *la voie publique*, ces expressions *de voie publique*, qui se trouvent dans l'édit de 1607, ne pouvant s'entendre que d'un emplacement actuellement affecté à la circulation ; d'où il suit que le maire de la ville de Meaux n'avait pas le pouvoir de prescrire, par un arrêté spécial, la démolition d'ouvrages construits sur ledit terrain ; que, dès lors, le jugement attaqué, en déclarant non obligatoire l'arrêté précité du 5 janvier 1883 et en relaxant Tartier des fins de la poursuite a sainement interprété les règles de la matière et n'a violé aucune des dispositions de loi invoquées par le pourvoi ;

Attendu, au surplus, que le jugement est régulier en la forme :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 149)

[5 janvier 1884].

Voie publique. — Balayage. — Arrêté municipal. — Devant des maisons. — Terrains vagues. — (Célestine Teck, femme Péronnat.)

La disposition d'un arrêté municipal qui enjoint aux propriétaires et locataires des maisons, dans les rues et autres voies publiques, et aux portiers et concierges des établissements publics de faire balayer au-devant de leurs maisons, *ne peut être étendue aux propriétaires de terrains vagues longeant la voie publique qui ne sont pas des dépendances d'habitations.*

ARRÊT

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen tiré de la violation de l'article 1er du règlement municipal de la ville de Bordeaux, en date du 14 juin 1851, et de la violation par fausse application de l'article 471 du Code pénal,

En ce qui concerne la première branche du moyen :

Attendu que l'obligation du balayage qui pèse sur les habitants d'une commune se règle par les termes de l'arrêté municipal qui détermine dans quelle mesure la charge doit être supportée par eux;

Attendu que l'arrêté de police du 14 juin 1851, en vigueur à Bordeaux dispose : « Art. 1er. Dans toutes les rues et autres voies publiques à chaussées ou non, les propriétaires et locataires des maisons, les portiers et concierges des établissements publics, sont tenus de faire balayer tous les jours, aux heures ci-après fixées, toute l'étendue du pavé au-devant de leurs maisons à partir du mur jusqu'au milieu de la rue ou chaussée » ;

Attendu que cette disposition du règlement n'impose l'obligation du balayage qu'aux propriétaires ou locataires des maisons, au-devant de leurs maisons, qu'elle ne doit pas être étendue, au delà de ses termes, aux propriétaires de terrains vagues longeant la voie publique qui ne sont pas des dépendances d'habitations;

Attendu qu'il résulte des qualités du jugement attaqué que la dame Péronnat, inculpée d'avoir contrevenu à l'arrêté précité, avait soutenu dans ses conclusions qu'elle n'était ni propriétaire ni locataire d'une maison bordant la voie publique; que l'emplace-

ment qui fait l'objet du procès ne forme point une dépendance de son habitation et qu'il n'existe sur ce terrain aucune construction;

Attendu que, sans contester ses allégations, le juge de simple police a décidé que tout emplacement bordant la voie publique assujettissait le propriétaire riverain à l'obligation du balayage; qu'en statuant ainsi et en faisant application à la dame Péronnat de la peine portée en l'article 471, § 3, du Code pénal, il a fait de l'arrêté municipal ci-dessus visé une interprétation inexacte et une fausse application de l'article 471 précipité :

Par ces motifs, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur la seconde branche du moyen,

Casse et annule, etc.

(N° 150)

[26 janvier 1884].

Pêche fluviale. — Prescription. — Prescription d'un mois. — Procès-verbal. — Rapport de gendarmerie. — (Sieurs Galte, Bénézet et Salbador.)

Si, en matière de pêche fluviale, l'action, aux termes de l'article 62 de la loi du 15 avril 1829, se prescrit par un mois à compter du jour où les délits ont été constatés, lorsque les prévenus sont désignés dans les procès-verbaux, il n'en est ainsi que lorsqu'il s'agit de procès-verbaux au sens que donnent à ce mot l'article 154 du Code d'instruction criminelle et la loi précitée. On ne peut assimiler à un procès-verbal la relation d'une enquête officieuse à laquelle les gendarmes ont procédé sur la demande du parquet, et dans laquelle, sans constater directement et par eux-mêmes aucune des circonstances relatives aux faits incriminés et à leurs auteurs, ils se sont bornés à recevoir les déclarations de deux témoins.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen unique, pris de la violation de l'article 62 de la loi du 15 avril 1829 :

Vu ledit article, ainsi conçu : « Les actions en réparations de délits en matière de pêche se prescrivent par un mois, à compter du jour où les délits ont été constatés, lorsque les prévenus sont désignés dans les procès-verbaux. Dans le cas contraire, le délai de prescription est de trois mois, à compter du même jour »;

Attendu que, par exploit du 28 août 1882 et à la requête du ministère public, les sieurs Galté, Bénézet et Salbador ont été traduits devant la juridiction correctionnelle, comme inculpés de délits de pêche prévus et punis par les articles 25, 28 et 70 de la loi de 1829 sur la pêche fluviale ; que les juges d'appel ont déclaré cette action prescrite, en se fondant sur ce que l'existence des délits et la désignation des prévenus se trouvant constatées par un procès-verbal de la gendarmerie du 7 juillet 1882, plus d'un mois s'était écoulé entre cette date et celle de l'assignation ;

Attendu que le document qualifié de procès-verbal par l'arrêt attaqué n'est que la relation d'une enquête sommaire et purement officieuse à laquelle deux gendarmes ont procédé sur la demande du parquet de Prades ; que cette enquête a consisté simplement à recevoir les déclarations de deux témoins, dont l'un avait déjà dénoncé les délits et les délinquants au procureur de la République ; que la gendarmerie n'a constaté directement et par elle-même aucune des circonstances relatives à la perpétration des faits incriminés ou à leurs auteurs ; que, dès lors, l'écrit dans lequel elle a consigné le résultat de son enquête ne pouvait pas être considéré comme un procès-verbal, au sens que donnent à ce mot l'article 154 du Code d'instruction criminelle et la loi du 15 avril 1829 ; qu'il importe peu, d'ailleurs, que copie de ce prétendu procès-verbal ait été donnée aux inculpés en tête de l'exploit de citation ; que cette formalité, exigée à peine de nullité par l'article 49 de la loi précitée, était, dans l'espèce, inutile ou surabondante ;

Attendu, en conséquence, que l'arrêt attaqué, en se fondant sur le document dont il vient d'être parlé, pour déclarer l'action du ministère public éteinte par la prescription d'un mois, a faussement appliqué et, par suite, violé l'article 62 de la loi du 15 avril 1829 :

Par ces motifs, casse et annule l'arrêt de la cour de Montpellier, chambre des appels de police correctionnelle, en date du 8 juin 1883, qui a prononcé le relaxe de Galté et autres, inculpés de délits de pêche ; et, pour être statué à nouveau sur l'appel interjeté du jugement du tribunal correctionnel de Prades, du 25 janvier 1883, renvoie les pièces du procès et les inculpés devant la cour de Nîmes, chambre correctionnelle, à ce déterminée par délibération spéciale prise en chambre du conseil ;

Ordonne, etc.

(N° 151)

[16 janvier 1885.]

Octroi. — Compagnie de chemins de fer. — Bureaux intérieurs. — Marchandises arrivées en gare. — Déclaration de déchargement.

L'article 28 de l'ordonnance du 9 décembre 1814, qui oblige le conducteur d'objets assujettis à l'octroi à en faire la déclaration au bureau et à acquitter les droits avant de les introduire, n'est pas applicable aux compagnies de chemins de fer pour les marchandises arrivées dans des gares qui sont situées à l'intérieur du périmètre de l'octroi et qui ont un bureau d'octroi à leurs portes de sortie. Les nécessités et les règlements du service des chemins de fer n'obligent pas les compagnies à faire la déclaration avant la sortie des gares.

Est seul applicable en pareil cas, l'article 34 de la même ordonnance, qui défend aux conducteurs de décharger ou de livrer les marchandises avant d'acquitter les droits, lorsque la perception s'opère dans des bureaux intérieurs, et non à l'entrée du périmètre.

Ainsi jugé, par le rejet du pourvoi de la ville d'Agen, contre un arrêt de la Cour d'Agen, du 9 juillet 1884, rendu au profit de la compagnie des chemins de fer du Midi.

COUR D'APPEL DE TOULOUSE.

(N° 152)

[2 juillet 1884.]

Transport par grande vitesse. — Remise des marchandises trois heures avant départ. — Chargement par l'expéditeur. — Accident. — Irresponsabilité de la compagnie. — (Sieur Goulard.)

Conformément à l'arrêté ministériel du 3 novembre 1879, les animaux ou autres marchandises à grande vitesse sont expédiés par le premier train de voyageurs, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ du train.

L'expéditeur qui opère lui-même un chargement en l'absence des employés de la compagnie ne peut rendre la compagnie responsable d'un accident survenu pendant cette opération, alors du reste que la compagnie n'était pas tenue de faire de suite ce chargement.

Le fait de la compagnie d'avoir commencé un chargement avant l'arrivée d'un train ne l'oblige pas à le terminer si le délai de trois heures n'existe pas entre l'enregistrement des marchandises et l'heure d'arrivée dudit train.

« La Cour :

« Attendu qu'il résulte de l'enquête sommaire qui a eu lieu à l'audience de la Cour le 30 juin ; que le 24 septembre 1882, le sieur de Goulard a amené sur le quai de la station de l'Isle-en-Jourdain neuf chevaux pour être expédiés sur Toulouse ; qu'il arriva à la gare à 6 heures 25 minutes du matin ; que le premier train qui devait partir pour Toulouse était le train n° 452, qui passe à l'Isle-en-Jourdain à 6 heures 45 minutes ; qu'aux termes des arrêtés ministériels, les animaux ou autres marchandises à grande vitesse sont expédiés par le premier train de voyageurs, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement 3 heures avant le départ ; que les chevaux amenés à 6 heures 25 minutes ne devaient partir que par le second train, qui passe à midi 14 minutes ; que huit chevaux furent embarqués sans accidents par les employés de la gare ; que ces employés venaient de conduire au bord du quai le troisième wagon sur lequel devait être chargé le neuvième cheval, lorsque l'arrivée du train n° 452, qui entrait en gare, les obligea

de quitter le quai d'embarquement pour aller faire le service du train; que c'est pendant l'absence des agents de la compagnie que les domestiques du sieur de Goulard ont placé le pont et essayé de faire monter le neuvième cheval sur le troisième wagon; que c'est dans cette manœuvre que le cheval est tombé et s'est blessé; qu'il est établi que le pont et les crochets en fer destinés à attacher le pont à la tringle adhérente au wagon étaient en bon état; que si cette manœuvre n'a pas réussi comme les précédentes c'est que l'adaptation des crochets du pont à la tringle du wagon a été faite sans les précautions voulues par les domestiques du sieur de Goulard; que l'accident a pour cause l'inexpérience des domestiques du sieur de Goulard; qui a eu le tort de leur commander une manœuvre pour laquelle ils n'étaient pas préparés; qu'il est établi par l'enquête que les hommes d'équipe sont restés complètement étranger à cette manœuvre; qu'ils n'ont procédé ni à l'ajustage du pont contre le wagon, ni à l'embarquement du neuvième cheval; que même, au moment de l'accident, ils étaient sur un autre point de la gare occupés au service du train qui venait d'entrer en gare; que l'absence des employés au moment du chargement ne saurait constituer une faute imputable à la compagnie; qu'elle a un nombre d'employés suffisant et calculé sur les besoins du service; que le chargement du neuvième cheval avant le départ du train n° 452 n'était pas d'obligation pour la compagnie et que de Goulard ne peut prétendre qu'il a fait faire par ses domestiques ce que la compagnie négligeait de faire; que la compagnie n'était pas tenue d'expédier les chevaux de M. de Goulard par le train de 6 heures 45 minutes, mais qu'elle avait jusqu'à midi et demi pour achever ce chargement; qu'elle a donc usé de son droit en suspendant le chargement commencé pour vaquer à un autre service plus pressant et n'a commis aucune faute; que l'accident survenu le 24 septembre 1882 a pour cause unique le fait de l'imprudence de de Goulard et de ses agents;

« Attendu que les dépens sont à la charge de la partie qui succombe :

« Par ces motifs, la Cour, après en avoir délibéré, vidant le renvoi au conseil et l'interlocutoire a ordonné par son précédent arrêt, infirmant le jugement rendu par le Tribunal de Commerce de Toulouse le 22 mai 1883, décharge la compagnie du Midi de toutes les condamnations prononcées contre elle par le jugement dont est appel, la relaxe de toutes demandes, fins et conclusions contre elle prises; condamne de Goulard aux entiers dépens de première instance et d'appel, etc. »

COUR D'APPEL DE CAEN.

(N° 153)

[4 février 1885.]

Marchandises transportées par wagon complet. — Expédition. — Wagons demandés à l'avance et non livrés. — Délais de transport. — (Compagnie de l'Ouest.)

Sur la fin de non-recevoir opposée par la compagnie de l'Ouest : — attendu que le tarif P. V. n° 12 *bis*, spécial au transport de la chaux, se référant au surplus aux clauses et conditions des tarifs généraux pour les transports à petite vitesse, admet les expéditeurs à bénéficier d'une réduction notable desdits tarifs, mais autorise en même temps la compagnie à prolonger de 10 jours les délais réglementaires impartis pour l'expédition et le transport de la marchandise ;

Attendu que le tarif en question porte, il est vrai, que l'expéditeur qui l'invoque doit en faire la demande préalable sur la déclaration de l'expédition ;

Mais attendu que de ce texte, raisonnablement interprété, il faut induire que l'expéditeur, au moment où il formule sa demande de wagons, il est tenu d'indiquer qu'il réclame l'application du tarif spécial, de manière que sa demande fasse courir les délais impartis pour la livraison à la compagnie, et, d'autre part, qu'au moment de l'expédition effective de la marchandise, il doit renouveler sa déclaration, parce qu'à cet instant se forme réellement le contrat du transport ;

Attendu qu'à s'en tenir au simple texte, on arrive à l'impossibilité absolue de l'application pratique du tarif spécial ; qu'il est évident, en effet, que l'expéditeur ne peut, au moment où il fait la demande de wagons, que la compagnie a dix jours pour lui délivrer, faire une déclaration d'expédition ferme, laquelle peut se trouver modifiée par le temps écoulé entre la demande et la livraison, en égard aux conditions particulières de la fabrication de la chaux, à la nature de ce produit et aux circonstances variées qui peuvent se produire dans ce laps de temps ; qu'en outre, la délivrance préalable des wagons, leur chargement, etc., sont néces-

saires, puisque la déclaration d'expédition doit indiquer leur nombre, leurs marques, leur poids, etc. ;

Attendu qu'il faut reconnaître, dès lors, qu'il n'y a rien de sacramentel dans la formule de réquisition ; qu'il suffit que la demande initiale de l'expéditeur révèle à la compagnie la volonté de recourir au tarif spécial, pour que celle-ci soit légalement mise en demeure d'y satisfaire dans les délais de droit ; que toute autre interprétation rendrait en réalité inapplicable le tarif P. V. n° 12 *bis*, édicté dans l'intérêt de l'industrie chaufournière ;

Attendu, d'ailleurs, en fait, que la compagnie de l'Ouest n'a jamais argué de la prétendue irrégularité des réquisitions à elle adressées par les fabricants de chaux d'Ecouché ; qu'à la gare de cette localité, les employés tiennent un registre spécial, sur lequel, d'une part, les chaufourniers formulent leurs demandes de wagons, datées et signées, tandis que, en regard, sont inscrites, à leur date, les délivrances de wagons destinées à l'amortissement des demandes dans les délais du tarif P. V. n° 12 *bis* ;

Attendu que les chaufourniers se conforment donc, non-seulement à un usage ancien, mais encore aux prescriptions de la compagnie elle-même, et que cette dernière est d'autant moins en droit de critiquer des agissements qu'elle a autorisés et même provoqués ; que, dans l'espèce, elle a accepté les réquisitions comme valables et soutient les avoir exécutées conformément aux obligations que lui impose le tarif ;

Au fond : — attendu que Larue et joints concluent contre la compagnie de l'Ouest à la réparation d'un préjudice résultant, soit de livraison insuffisante dans le nombre des wagons par eux réclamés, soit de retards extra-réglementaires dans la livraison de ceux qui leur ont été fournis ;

Attendu que, si Larue et compagnie, qui ont réclamé 478 wagons, n'en ont reçu que 232, soit une différence en moins de 246 wagons (ce qui pourrait constituer la compagnie en faute), il importe de rechercher, d'une part, si la production normale de leurs fours à chaux justifie le chiffre de leurs réquisitions, et, d'autre part, s'ils établissent qu'un dommage quelconque soit résulté de la livraison incomplète qui leur a été faite ;

Attendu que, si l'on se reporte aux années qui ont précédé 1881 et à celles qui ont suivi, on remarque que la demande de wagons, formulée du 3 septembre au 14 novembre de ladite année, est majorée de près du double ; que souvent le nombre de wagons demandé est de 12, 14, et s'élève même parfois jusqu'à 20, alors que, d'après les experts, les commandes reçues en

comportaient 6 à peine; qu'aucune raison particulière n'explique cette prétendue augmentation dans la production, qui, au contraire, aurait dû éprouver un ralentissement provenant de la concurrence de produits similaires dits d'Orval, auxquels l'ouverture récente d'une nouvelle section du chemin de fer de l'Ouest donnait accès dans une contrée jusque-là fermée à ces produits;

Attendu que Larue et joints ne produisent que des écritures insuffisantes; qu'ils n'ont pas de livre de fabrication; qu'ils ne représentent aucun document sérieux duquel on puisse induire qu'ils n'ont pu satisfaire leur clientèle; qu'ils ne prouvent pas davantage qu'ils ont fait des pertes sur le produit fabriqué et non vendu, par insuffisance de moyens de transport, où qu'ils ont dû, par la même raison, éteindre ou *coiffer* partie de leurs fours; qu'aucun préjudice certain, appréciable, n'apparaissant à ces divers points de vue, c'est à bon droit que la compagnie de l'Ouest demande à être déchargée d'une condamnation dont les éléments ne peuvent qu'hypothétiques et dont la base essentielle fait défaut;

Sur les conclusions subsidiaires de Larue et joints : — attendu que les intimés prétendent au moins à une indemnité, à raison de retards apportés par la compagnie de l'Ouest à certaines livraisons de wagons effectués au cours de la période litigieuse : qu'ils invoquent le rapport des experts, duquel il résulte que 4 wagons leur ont été délivrés le douzième jour de la demande et 15 le onzième jour, soit 19 wagons fournis, d'après eux, en dehors des délais déterminés par le tarif spécial P. V. n° 12 *bis*;

Attendu qu'en admettant, par pure hypothèse, que la compagnie ait été en retard de livraison de wagons, il n'est pas établi que la marchandise expédiée ait été livrée tardivement; que cette condition est cependant nécessaire pour engendrer un principe de responsabilité, puisque la compagnie remplit ses obligations par la livraison au destinataire avant l'expiration du délai réglementaire, quel que soit, dans la limite de ce délai, le moment auquel elle met des wagons à la disposition de l'expéditeur; que, mis en demeure de préciser les livraisons critiquées, d'indiquer le nom des destinataires, de justifier qu'il y aurait eu, de la part de ceux-ci, refus de se livrer ou réserves tendant à obtenir une réfraction du prix, Larue et joints n'ont pas fourni ces justifications; que, de ce chef, encore, ils n'établissent aucun préjudice et sont sans droit pour obtenir une indemnité;

Attendu que, dans le dernier état de leurs conclusions, les intimés abandonnent leur appel incident; qu'il n'y a lieu, dès lors, d'y statuer;

Sur la demande reconventionnelle de la compagnie de l'Ouest : — attendu qu'il n'est pas suffisamment établi que Larue et joints aient actionné de mauvaise foi la compagnie ; qu'il résulte seulement des éléments de la cause qu'ils ne rapportent pas la preuve du préjudice allégué et qu'il leur incombait de justifier ;

Par ces motifs, la Cour rejette la fin de non-recevoir proposée par la compagnie de l'Ouest,

Et, sans avoir égard aux conclusions, tant principales que subsidiaires, de Larue et joints, lesquelles sont rejetées, non plus qu'à leur appel incident, sur lequel il n'y a lieu de statuer, dit à bonne cause l'appel ;

Décharge la compagnie de l'Ouest des condamnations prononcées contre elle,

Infirme, en conséquence, le jugement dont est appel (*T. com. Argentan, 7 juin* 1882) ;

Rejette comme mal fondée la demande reconventionnelle de la compagnie de l'Ouest ; condamne Larue et joints aux dépens de première instance et d'appel...

TRIBUNAL CIVIL DE LA SEINE.

(N° 154)

[22 janvier 1885.]

Chemin de fer. — Transport. — Malle perdue. — Préjudice. — Dommages-intérêts. — (Sieur Boistard contre Compagnie d'Orléans.)

Le voiturier qui égare un colis qui lui a été confié doit des dommages-intérêts, même lorsque le colis est retrouvé intact, si le demandeur justifie d'un préjudice.

L'action en dommages-intérêts est recevable contre la compagnie qui a délivré le billet de parcours total, même lorsque la faute est imputable à un autre voiturier dont le parcours était compris dans le billet délivré au guichet de départ.

Le Tribunal a statué en ces termes :

« Le Tribunal,

« Sur la demande principale :

« Attendu que, le 5 avril 1882, Boistard a pris à la gare d'Orléans, à Paris, un billet de voyage direct pour Buzançais, et un bulletin d'enregistrement de son bagage consistant en une malle du poids de 23 kilogrammes ; qu'à l'arrivée du train à la station de Buzançais, il n'a pu obtenir, malgré ses réclamations, la remise de son bagage, qui ne lui a été rapporté que le 13 avril suivant, à son domicile à Paris ;

« Attendu que Boistard a contracté directement avec la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans pour la totalité du parcours à effectuer ; qu'il est dès lors recevable en son action contre ladite compagnie, sauf le recours de celle-ci contre la compagnie des chemins de fer de l'État ;

« Attendu que les compagnies de chemins de fer sont responsables, comme entrepreneurs de transport, du retard apporté à la remise des colis qui leur ont été confiés par des voyageurs et qui doivent accompagner ces derniers ;

« Que Boistard justifie que ce retard lui a causé un préjudice tant par les démarches qu'il a dû faire aux gares de Buzançais et de Châteauroux, et les frais que ces démarches lui ont occasion-

nés, que par la privation qu'il a subie pendant huit jours, de ses vêtements et effets, et l'obligation où il a été d'emprunter des habits de deuil pour un enterrement auquel il se rendait, et la commande qu'il a dû faire à son retour à Paris d'un habillement neuf dont il n'eût pas eu besoin s'il fût resté en possession de son bagage; que toutefois il ne fait point la preuve que la malle égarée contînt des pièces et documents dont la disparition momentanée lui ait fait manquer une affaire avantageuse;

« Que le Tribunal a les éléments nécessaires pour fixer à la somme de 200 francs le montant des dommages-intérêts qui sont dûs par la compagnie de chemin de fer;

« Sur la demande en garantie :

« Attendu qu'il résulte des documents de la cause que le retard dont il s'agit est imputable à la compagnie des chemins de fer de l'État;

« Qu'en effet cette compagnie, sur le réseau de laquelle s'effectuait la dernière partie du trajet de Paris à Buzançais, a reçu à Châteauroux, de la compagnie de Paris à Orléans, le bagage de Boistard, mais l'a transporté jusqu'à Tours au lieu d'en opérer la descente à la station intermédiaire pour laquelle il avait été enregistré;

« Que d'ailleurs la compagnie des chemins de fer de l'État faisant des offres directes à Boistard a implicitement reconnu sa responsabilité;

« Que, dès lors, elle doit garantie à la compagnie de Paris à Orléans;

« Sur la demande en validité d'offres :

« Attendu que, par exploit de Geoffroy, huissier à Paris, du 19 août 1882, la compagnie des chemins de fer de l'État a offert réellement à Boistard une somme de 50 francs à titre d'indemnité et une somme de 1 franc pour frais, sauf à parfaire; qu'elle demande reconventionnellement la validité desdites offres;

« Mais, attendu qu'il résulte de ce qui précède que ces offres sont insuffisantes; que, par suite, elles sont nulles :

« Par ces motifs,

« Condamne la compagnie de Paris à Orléans à payer à Boistard la somme de 200 francs à titre de dommages-intérêts;

« Condamne la compagnie des chemins de fer de l'État à garantir la compagnie de Paris à Orléans du montant de ladite condamnation;

« Déclare la compagnie des chemins de fer de l'État mal fondée en sa demande en validité d'offres, l'en déboute;

« Condamne la compagnie de Paris à Orléans aux dépens envers Boistard;

« Condamne la compagnie des chemins de fer de l'État a garantir la compagnie d'Orléans desdits dépens;

« La condamne, en outre, en tout le surplus des dépens, tant envers Boistard qu'envers le compagnie d'Orléans. »

DÉCORATIONS.

Arrêté du 20 *juin* 1885. — M. **Tourtay** (Charles, Louis), Ingénieur de 1re classe des Ponts et Chaussées à Châlon-sur-Saône, est nommé Officier d'Académie.

Arrêté du 7 *juillet*. — M. **Lefébure de Fourcy** (Charles), Inspecteur général des Ponts et Chaussées, est nommé Officier de l'Instruction publique.

PERSONNEL.

(N° 155)

Juin

I. — INGENIEURS.

1° HONORARIAT.

Arrêté du 27 *mai* 1885. — M. **Boudat** (Léon), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Tarbes, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 17 juin 1885, prend le titre de Sous-Ingénieur honoraire des Ponts et Chaussées.

2° PROMOTION.

Décret du 25 *juin* 1885. — M. **Sainjon** (Henri, Pierre), Ingénieur en Chef de 1re classe est nommé Inspecteur général de 2e classe pour prendre rang à dater du 1er juillet 1885.

3° CONGÉ.

Arrêté du 28 *mai* 1885. — M. **Soulié** (Frédéric), Ingénieur ordinaire de 1re classe précédemment détaché au service municipal de la ville de Rennes, et remis à la disposition de l'Administration par M. le Maire de cette ville, est placé dans la situation de congé sans traitement.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 30 *mai* 1885. — **M. Cendre** (Gustave), Ingénieur en Chef de 1re classe attaché, à la résidence de Paris, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, et chargé en outre d'une mission spéciale ayant pour objet la recherche et l'étude des moyens employés en France et à l'Étranger pour diminuer les dépenses de construction de chemins de fer, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer en qualité d'Ingénieur-Conseil, au service de la Compagnie royale des chemins de fer portugais.

Arrêté du 15 *juin.* — **M. Roederer** (Charles), Ingénieur ordinaire de 1re classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité de Sous-Chef de l'exploitation à la résidence de Paris.

Décision du 25 *juin.* — **M. Boutan** (Paul), Ingénieur en Chef de 2e classe est autorisé à accepter les fonctions d'Ingénieur-Conseil de la Compagnie des eaux de Constantinople, de la Compagnie générale des eaux et de la Compagnie des eaux pour l'étranger.

M. Boutan continuera d'être placé dans la situation de congé renouvelable.

5° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. Seilheimer (Antoine), Sous-Ingénieur.	29 juin 1885.

6° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 28 *mai* 1885. — **M. Cléry** (Léonce), Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Clamecy, au service du canal du Nivernais et de la rivière d'Yonne et chargé du 2e arrondissement — (Ligne de Triguères à Clamecy — section de la gare de Fontenoy à celle du Surgy) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef Lethier, est chargé en outre du 4e arrondissement du même service (ligne de Gien à Auxerre — section de Gien à la limite des communes de Saints et de Saint-Sauveur) (liquidation d'entreprises) et du 2e arrondissement (lignes de Cosne à Clamecy, Clamecy à Avallon et Cosne à Saint-Sauveur) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef Léonard, en remplacement de M. Pot, précédemment appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 28 mai. — Le nombre des arrondissements d'Ingénieur ordinaire du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lethier** est réduit de six à cinq.

La section de la ligne de Gien à Auxerre comprise entre la limite des communes de Saints et de Saint-Sauveur, qui formait le 4e arrondissement du service (M. **Pot**, Ingénieur ordinaire appelé à d'autres fonctions), est rattachée au 2e arrondissement (M. **Cléry**, Ingénieur ordinaire à Clamecy).

Par suite, les 5e et 6e arrondissements du service de M. **Lethier** prennent respectivement les nos 4 et 5.

Décision du 5 juin. — M. **Florent** (Vincent), Sous-Ingénieur, appelé à la résidence de Saumur, à dater du 16 juin 1885, reste chargé de la liquidation des lignes de Mortagne à Mézidon, Mortagne à Laigle, et Mamers à Mortagne qui forment le 2e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Étienne**.

Arrêté du 5 juin. — Le service des études du chemin de fer de Laqueuille au Mont-Dore, supprimé par arrêté du 3 février 1885, est reconstitué.

Il est replacé dans les attributions de MM. **Gautié**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées et **Boutteville**, Ingénieur ordinaire, à Clermont-Ferrand.

Idem. — L'arrondissement de Béthune, du service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais [M. **Macaigne** (Valéry), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire] est supprimé.

Les voies navigables composant cet arrondissement sont rattachées, savoir :

1° Le canal d'Aire,

A l'arrondissement de Saint-Omer (M. **Cadeau** dit Cètre, Ingénieur ordinaire);

2° La Haute-Lys, d'Aire à Estaires, et la Lawe,

A l'arrondissement de Lille [M. **Stoclet** (Arthur), Ingénieur ordinaire].

Arrêté du 6 juin. — M. **de Lagrené**, Inspecteur Général de 2e classe actuellement chargé du 8e arrondissement d'Inspection générale est chargé du 11e arrondissement (réorganisation).

Arrêté du 12 juin. — M. **Delocre**, Inspecteur Général de 2e classe est nommé membre de la Commission des formules, en remplacement de M. **Collet-Meygret**, décédé.

Idem. — M. **Leblanc** (Édouard), Inspecteur Général de 2e classe, est nommé membre de la Commission de vérification des comptes

des Compagnies de chemins de fer en remplacement de M. **Collet-Meygret**, décédé.

Arrêté du 12 *juin.* — Le service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Dijon à Saint-Amour est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Idem. — Les services de liquidation des lignes de Mirecourt à Chalindrey, d'Andilly à Langres, et de Merrey à Neufchâteau sont supprimés.

Les archives de ces services seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est.

Par suite des dispositions ci-dessus les 2e et 3e arrondissements du service de chemins de fer confiés à M. l'Ingénieur en Chef **Holtz** prennent respectivement les nos 1 et 2.

Idem. — Un service de Contrôle est créé pour les études et travaux du chemin de fer d'Annemasse et Bossey-Veyrier à la frontière suisse concédé à titre éventuel à la Compagnie des chemins de fer Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Cette ligne est réunie au service de chemins de fer confié à M. **Koziorowicz**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Annecy.

La ligne d'Annemasse et Bossey-Veyrier à la frontière suisse est rattachée au 1er arrondissement du service (M. **Moron**, Ingénieur ordinaire à Annecy).

Arrêté du 15 *juin.* — M. **Sallet** (Louis), Ingénieur ordinaire de 3e classe détaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Rochefort et remis par M. le Ministre de la Marine et des Colonies à la disposition du Département des Travaux Publics, est chargé, à la résidence de Cherbourg, de l'arrondissement du Nord du service maritime du département de la Manche et du 1er arrondissement (Ligne de Cherbourg à Beaumont-Hague) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Ruault de la Tribonnière**, en remplacement de M. **Weill**, précédemment appelé à une autre destination.

Idem. — M. **Mallat** (Gaston), Ingénieur ordinaire de 3e classe chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Sétif et attaché en outre au Contrôle des travaux du chemin de fer de Menerville à Sétif et au Contrôle de l'exploitation du chemin de fer de Sétif à Constantine, est chargé, dans le département de la Charente-Inférieure, du service ordinaire et du service maritime de l'arrondissement de Royan, en remplacement de M. **Daujon** précédemment appelé à une autre destination.

Décret du 17 juin. — L'association amicale des Ingénieurs, anciens Élèves de l'École Nationale des Ponts et Chaussées de France, fondée en 1860, est reconnue comme établissement d'utilité publique.

Sont approuvés les statuts de cette association, tels qu'ils sont annexés au présent décret.

Arrêté du 18 juin. — La section de la ligne de Vichy à Thiers et à Ambert, comprise entre Giroux et Ambert est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, savoir :

A la 2e section d'Ingénieur en Chef,

Aux 1ers arrondissements d'Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines.

Idem. — M. **Wender** (Charles), Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Périgueux, au service ordinaire du département de la Dordogne et au service de la navigation de la rivière d'Ille passe, à la résidence de Nogent-sur-Seine, au service de la navigation de la Seine (1re section — 1re division), en remplacement de M. **Getten**, précédemment mis en service détaché.

Arrêté du 24 juin. — L'embranchement de l'Hopital du Gros-Bois à Lods (Ligne de Besançon à la frontière suisse par Morteau) est rattaché, pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, savoir :

A la 1re section d'Ingénieur en Chef,

Aux 2es arrondissements d'Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines.

Idem. — La ligne de Busigny à Hirson est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, savoir :

A la 1re section d'Ingénieur en Chef,

Au 4e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées,

A l'arrondissement unique d'Ingénieur ordinaire des Mines.

Idem. — I. Sont déclarés hors de concours, les Élèves-Ingénieurs de 1re classe dont les noms suivent :

MM. **Veilhan,**
Gauckler,
Jacquerez,
Baratte,
Quinquet,
Gauthier,
Jannin,

MM. **Charguéraud,**
Lévesque,
Faure,
Legay,
Biette,
Le Grain,
Pierret,

MM. Fontanelles,	MM. de Fages de Latour,
Alby,	Delebecque,
Bavé,	d'Ocagne,
Armand,	Thual,
Bourgougnon,	Reuss,
Locherer,	Echappé,

M. Arrault ne sera déclaré hors de concours qu'après avoir satisfait aux dispositions réglementaires.

II. Sont élevés à la 1re classe les Élèves-Ingénieurs de 2e classe dont les noms suivent.

MM. Arnaud,	MM. Delage,
Combarnous,	Autin,
Cosmi,	Guilliot,
Le Rond,	Sigault,
Dreyfus,	Equer,
Lemoine,	Lefebvre,
Corbeaux,	Dumur,
Jourde,	Michel,
Imbeaux,	Breuillé,
Deslandres,	Massenet,
Bienvaux,	Meunier,

M. Rebuffel ne sera admis à la 1re classe qu'après avoir satisfait aux dispositions réglementaires.

III. — Sont élevés à la 2e classe les Élèves-Ingénieurs de 3e classe ci-après désignés :

MM. Vieille,	MM. Briotet,
Jullien,	Godard,
Thérel,	Mesnager,
Renard,	Masson,
Perrier,	Jacquinot,
Saint-Romas,	Dupont,
Bret,	Bardot,
Ficatier,	Herzog,
Delpit,	Quintin,
Dumas,	Husson,

Arrêté du 25 juin. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la section de la ligne de Sidi-Bel-Abbès à Ras-El-Ma, comprise entre Magenta et Taten-Yaya est organisé comme il suit :

I. — *Exploitation technique :*

M. Genty, Ingénieur en Chef de 2e classe à Oran.

II. — *Voie et Travaux d'Art :*

M. **Prat** (Louis), Conducteur de 1re classe faisant fonctions d'Ingénieur, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Sidi-Bel-Abbès.

Idem. — M. **Sainjon** (Henri), nommé Inspecteur Général de 2e classe par décret de ce jour est chargé du 8e arrondissement d'Inspection Générale en remplacement de M. **de Lagréné**, appelé à un autre service.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

27 *mai* 1885 — M. **Levavasseur** (Frédéric), service des Travaux Publics de la Guyane Française.

Il est placé dans la situation de service détaché.

12 *juin.* — M. **Forestier** (Claude), Constantine, service de la circonscription de Philippeville.

2° AVANCEMENTS.

3 *juin* 1885. — M. d'**Erneville** (Georges), Conducteur de 4e classe détaché au service des Travaux Publics du Sénégal est élevé à la 3e classe de son grade.

27 *juin.* — Sont nommés Conducteurs principaux les Conducteurs de 1re classe dont les noms suivent :

NUMÉROS des INSPECTIONS	NOMS	SERVICES	DÉPARTEMENTS
	MM.		
1re inspection.	Lapeyruque.	Navigation de la Seine (3e section — 2e division.	Eure.
	Vanberten..	Service ordinaire.	Seine-et-Oise.
2e inspection.	Sevestre..	Idem.	Eure.
	Devaële.	Service municipal du Havre.	Seine-Inférieure.

NUMÉROS des INSPECTIONS	NOMS	SERVICES	DÉPARTEMENTS
	MM.		
3e inspection.	Lefoul	Faisant fonctions d'Ingénieur. — Service ordinaire	Pas-de-Calais.
	Petit	Service ordinaire	Nord.
4e inspection.	Fisson	Idem.	Meurthe-et-Moselle
	Bontout	Idem.	Idem.
5e inspection.	Pernot	Faisant fonctions d'Ingénieur. — Service ordinaire	Jura.
	Poëte	Service ordinaire	Doubs.
	Gardie	Faisant fonctions d'Ingénieur. — Service ordinaire	Saône-et-Loire.
6e inspection.	Donnier	Faisant fonctions d'Ingénieur. — Service ordinaire	Drôme.
	Bergier	Service ordinaire	Isère.
7e inspection.	Bénézeth	Service maritime	Bouches-du-Rhône
9e inspection.	Bachélerie	Faisant fonctions d'Ingénieur. — Services ordinaire et de chemins de fer	Corrèze.
	Lestrade	Service ordinaire	Idem.
	Holtz	Faisant fonctions d'Ingénieur. — Service ordinaire	Tarn.
10e inspection.	Pardiac	Service maritime	Gironde.
11e inspection.	Guionnet	Idem.	Charente-Inférieure
	Guillaud	Service ordinaire	Deux-Sèvres.
12e inspection.	Labussière	Faisant fonctions d'Ingénieur. — Service ordinaire	Ille-et-Vilaine.
	Huet	Service ordinaire et maritime	Côtes-du-Nord.
13e inspection.	Dairaine	Faisant fonctions d'Ingénieur. — Service ordinaire et des chemins de fer	Orne.
	Garreau	Service ordinaire	Sarthe.
14e inspection.	Hue	Idem.	Loiret.
	Guillory	Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing	Idem.
15e inspection.	Lepère	Faisant fonctions d'ingénieur. — Service ordinaire	Puy-de-Dôme.
	Parry	Service ordinaire	Creuse.
	Michaud	Idem.	Idem.
16e inspection.	Amoudruz	Faisant fonctions d'Ingénieur. — Service ordinaire	Alger.
	Prat	Faisant fonctions d'Ingénieur. — Service ordinaire	Oran.
	Estorge	Service ordinaire	Idem.
17e inspection.	Passage	Idem.	Nord.
	Dagonville	Idem.	Aisne.
18e inspection.	Tallet	En mission en Grèce	
19e inspection.	Palisse	Chem. de fer (service de M. Bauby)	Tarn.
	Laurans	Faisant fonctions d'Ingénieur. — Chem. de fer (service de M. Jullien)	Aude.

NUMÉROS des INSPECTIONS	NOMS	SERVICES	DÉPARTEMENTS
	MM.		
20e inspection.	Larue.	Service ordinaire et des chem. de fer (M. Pasqueau).	Gironde.
	Boquel.	Service ordinaire et des chem. de fer (M. Alard).	Maine-et-Loire.
21e inspection.	Gueslin..	Compagnie des chem. de fer de l'Ouest.	Orne.
23e inspection.	Bonhoure..	Chem. de fer (service de M. Gautié).	Puy-de-Dôme.
	Raoul.	Chem. de fer (service de M. Lethier)..	Yonne.
24e inspection.	Gauthier..	Ports maritimes.	Nord.
Canal de l'Est	Boulay.	3e section.	Meurthe-et-Moselle
	Leroy.	3e section et canal de la Marne au Rhin.	Idem.
Contrôles de l'exploitation.	Hermann.	Contrôle de l'Est et canal de l'Est (branche Sud)	Vosges.
	Moreau.	Service ordinaire.— Contrôle de l'Est et de l'État..	Aube.
	Villaumé.	Contrôle d'Orléans. . . .	Seine.
	Venet.	Service ordinaire et contrôle des chem. de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	Rhône.
Service municipal de Paris.	Baudet..	Voie publique.	Seine.
	Citerne..	Eaux et égouts.	Idem.
Ministère de l'Agriculture.	Maffren.	Service hydraulique. . .	Var.
	De Vals..	Idem.	Haute-Garonne.
	Rondé.	Idem.	Idem.
	Baudoin..	Idem.	Gironde.
	Pentecôte.	Idem.	Idem.

Sont élevés à la 1re classe de leur grade, les Conducteurs de 2e classe dont les noms suivent :

NUMÉROS des INSPECTIONS	NOMS	SERVICES	DÉPARTEMENTS
	MM.		
1re inspection.	Colomb.	Navigation de la Seine (3e section — 1re division).	Seine.
	Bureau..	Service ordinaire.	Seine-et-Marne.
	Duclos..	Idem.	Seine-et-Oise.
	Legendre (Eugène)..	Idem.	Idem.
	Douzon.	Idem.	Seine-et-Marne.
	Renoult.	Navigation de la Seine (1re section — 1re division).	Idem.
2e inspection.	Lechevallier..	Service ordinaire.	Calvados.
	Lelarge..	Idem.	Eure.

NUMÉROS des INSPECTIONS	NOMS	SERVICES	DÉPARTEMENTS
	MM.		
2e inspection. (*suite*).	Roquancourt	Navigation de la Seine (4e section)	Eure.
	Griffon	Service ordinaire	Calvados.
	Borgne	Idem.	Oise.
3e inspection.	Brassart	Navigation de la Belgique vers Paris	Aisne.
	Vallez	Service ordinaire	Nord.
	Versmée	Travaux municipaux de Tourcoing	Idem.
4e inspection.	Guillot (Philibert)	Service ordinaire	Aube.
	Jean	Navigation de la Marne.	Aisne.
	Varrin	Service ordinaire	Haute-Marne.
	Rozé	Idem.	Aube.
	Boulanger	Canal de la Marne à la Saône	Haute-Marne.
	Laureaux	Faisant fonctions d'ingénieur. — Service ordinaire	Meuse.
5e inspection.	Chevallier	Canal du centre	Saône-et-Loire.
	Renaudot	Service ordinaire	Côte-d'Or.
	Sapin	Idem	Ain.
	Guiot-Guillain	Idem.	Doubs.
	Bourquin	Service ordinaire et canal de Montbéliard à la Haute-Saône	Haut-Rhin.
	Janet	Service ordinaire	Saône-et-Loire.
	Fessol	Canal du Rhône au Rhin.	Doubs.
	Lechère	Service ordinaire	Saône-et-Loire.
	Simonin	Idem.	Idem.
	Maret	Idem.	Côte-d'Or.
6e inspection.	Grandvaux	Idem.	Haute-Savoie.
	Morenas	Idem.	Vaucluse.
	Guerrin	Navigation du Rhône	Rhône.
	Dutro	Service ordinaire	Haute-Savoie.
7e inspection.	Bocque	Faisant fonctions d'ingénieur. — Service ordinaire	Var.
	Bonhomme	Idem.	Basses-Alpes.
	Paoli	Service ordinaire	Corse.
8e inspection.	Crébassa	Idem.	Aveyron.
	Vaquié	Idem.	Aude.
	Delhomme	Idem.	Ardèche.
	Verney	Idem.	Gard.
	Delmas	Idem.	Pyrénées-Orientales
9e inspection.	Lauzin	Navigation de la Gironde.	Lot-et-Garonne.
	Boursiac	Service ordinaire	Tarn-et-Garonne.
	Poujet	Navigation du Lot	Lot.
	Viguier	Service ordinaire	Tarn.
	Lacroix	Navigation du Tarn	Idem.
	Planté	Navigation de la Gironde	Lot-et-Garonne.
	Fauré (Jules)	Service ordinaire	Ariége.
10e inspection.	Plusjaud	Service maritime	Gironde.
	Abadie (Brice)	Service ordinaire	Gers.
	Dumail	Service maritime	Gironde.
	Fragues (Justin)	Idem.	Landes.
	Faubet	Service ordinaire	Lot-et-Garonne.
	Mercier	Service ordinaire	Landes.
	Dupuy	Idem.	Basses-Pyrénées.
	Fourcade	Idem.	Hautes-Pyrénées.
11e inspection.	Merlet	Idem.	Charente.
	Lombard	Idem.	Charente-Inférieure

NUMÉROS des INSPECTIONS	NOMS	SERVICES	DÉPARTEMENTS
	MM.		
11e inspection. (*suite*).	Bertrand	Service maritime	Charente-Inférieure.
	Lachaise	Service ordinaire	Charente.
12e inspection.	Martin (François)	Navigation de la Loire (4e section)	Loire-Inférieure.
	Algarron	Idem.	Idem.
	Hermant	Service ordinaire	Idem.
	Lorgeré	Idem.	Côtes-du-Nord.
	Tollet	Faisant fonctions d'Ingénieur. — Service ordinaire	Ille-et-Vilaine.
13e inspection.	Poteaux	Service maritime	Manche.
	Mahout	Navigation de la Loire (3e section)	Loiret.
	Soyer	Idem.	Loire-et-Cher.
	Poupon	Service ordinaire	Sarthe.
	Moreau	Service municipal de la ville d'Angers	Maine-et-Loire.
14e inspection.	Dinet	Faisant fonctions d'Ingénieur. — Service ordinaire	Indre
	Perdrisat	Service ordinaire et canal de Berry	Cher.
	Colliard	Canaux d'Orléans, de Briare du Loing	Loiret.
	Rameau	Canal latéral à la Loire	Nièvre.
15e inspection.	Assy	Faisant fonctions d'Ingénieur. — Service ordinaire	Haute-Loire.
	Sardin	Canal de la Loire au Rhône	Loire.
	Deveaulx	Service ordinaire	Allier.
	Fraisse	Idem.	Haute-Loire.
	Fillon	Idem.	Rhône.
16e inspection.	Martin (Eugène)	Idem.	Constantine.
	Guillot (Henri)	Service ordinaire	Alger.
	Bernard	Idem.	Constantine.
	Plateau	Compagnie de l'Est-Algérien (congé renouvelable)	Alger.
17e inspection.	Géneau	Voies navigables	Nord.
	Barré	Chemins de fer (M. Doniol)	Idem.
18e inspection.	Simon (Louis)	Contrôle de chemins de fer (M. Gay)	Bouches-du-Rhône
	Despéret	Chemins de fer (M. Pacull)	Tarn.
	Carillon	Chem. de fer (M. Bonneau du Martray)	Côte-d'Or.
19e inspection.	Matet	Chem. de fer (M. Pugens)	Haute-Pyrénées.
20e inspection.	Hembert	Faisant fonctions d'Ingénieur. — Chemins de fer M. (Cordier)	Eure.
	Mandon	Chem. de fer (M. Prompt)	Gironde.
	Lamandé	Chem. de fer (M. Petit).	Gers.
21e inspection.	Leroy (Mich. Aug.)	Chem. de fer (M. Boreux).	Eure.
22e inspection.	Balland	Chemins de fer (M. Lanteirès)	Lot.
23e inspection.	Dellestable	Chem. de fer (M. Gautié) et contrôle d'Orléans.	Puy-de-Dôme.
	Pardoux	Navigation de l'Allier.	Idem.
	Sanglé	Chem. de fer (M. Lethier).	Yonne.

NUMÉROS des INSPECTIONS	NOMS	SERVICES	DÉPARTEMENTS
	MM.		
24e inspection.	Dominois (Isidore)..	Ports maritimes.....	Pas-de-Calais.
Canal de l'Est.	Duvic.....	Branche Sud.....	Vosges.
	Colin.....	Branche Nord.....	Ardennes.
Contrôles de chem. de fer.	Grégoire.....	Chef de division aux chem. de fer de l'État.	Indre-et-Loire.
	Przybilski.....	Chef de bureau aux chem. de fer de l'État.	Seine.
	Roussel.....	Service ordinaire et contrôle du Nord.....	Nord.
	Troadec.....	Contrôle de l'Ouest....	Finistère.
	Rebufat.....	Contrôle des chem. de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.. . .	Bouches-du-Rhône
	Vaissac.....	Service ordinaire et contrôle du Midi.....	Aveyron.
Serv. municip. de Paris et vicinal de la Seine.	Saujon.....	Voie publique.....	Seine.
	Rottée.....	Service vicinal.....	Idem.
	Wallois.....	Voie publique.....	Idem.
	Chatenet.....	Idem.	Idem.
	Gauthier.....	Promenades et plantations.....	Idem.
	Rabault.....	Eaux et égouts.....	Idem.
Ministère de l'Agriculture.	Leroux.....	Faisant fonctions d'Ingénieur. — Service hydraulique et contrôle de l'Ouest.....	Seine-Inférieure.
Serv. divers.	Alexandre.....	Secrétariat du conseil général des Mines. . .	Seine.

Sont élevés à la 2e classe de leur grade les Conducteurs de 3e classe dont les noms suivent :

NUMÉROS des INSPECTIONS	NOMS	SERVICES	DÉPARTEMENTS
	MM.		
1re inspection.	Lelonge.....	Navigation de la Seine (2e section).....	Seine.
	Cochin.....	Service ordinaire.....	Seine-et-Marne.
	Lambert (J.-B.-J.). .	Elève externe à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.....	Seine.
	Constant.....	Navigation de la Seine (3e section — 1re divis.).	Eure.
	Regnard.....	Idem.	Seine.
	Flambard.....	Navigation de la Seine (2e section).....	Idem.
	Sachot.....	Navigation de la Seine (1re section — 2e divis.).	Idem.
2e inspection.	Floury.....	Service ordinaire.....	Oise.
	Barbot de Terceville.	Idem.	Eure.
	Lefranc.....	Idem.	Oise.

NUMÉROS des INSPECTIONS	NOMS	SERVICES	DÉPARTEMENTS
	MM.		
2e inspection. (*suite*).	Bataille.	Navigation de la Seine (4e section)..	Seine-Inférieure.
	Dubus..	Service ordinaire.	Eure.
4e inspection.	Guillery..	Idem.	Haute-Marne.
	Thiriet).	Idem.	Vosges.
	Laferté..	Idem.	Meuse.
	Bastien..	Idem.	Meurthe-et-Moselle
	Ponsignon..	Navigation de l'Aisne et du canal des Ardennes.	Ardennes.
	Didier.	Architecte de la Société orléanaise du quartier du Châtelet, à Orléans.	Loiret.
5e inspection.	Job..	Canal du Centre..	Saône-et-Loire.
	Gauthier..	Service ordinaire.	Jura.
	Pellissier.	Canal du Rhône au Rhin.	Doubs.
	Tillequin...	Canal de Bourgogne. . .	Yonne.
	Ursot..	Service ordinaire.	Côte-d'Or.
6e inspection.	Schweighaeuser. . .	Navigation du Rhône. .	Vaucluse.
	Klein..	Idem.	Rhône.
	Quiblier..	Service ordinaire.	Haute-Savoie.
7e inspection.	Léonetti..	Idem.	Corse.
	Antelme..	Voirie de Toulon.	Var.
	Boivin..	Service ordinaire.	Corse.
	Philip...	Idem.	Bouches-du-Rhône
	Faraut..	Idem.	Alpes-Maritimes.
	Agostini..	Idem.	Corse.
	Pinelli..	Idem.	Idem.
8e inspection.	Créput..	Idem.	Ardèche.
	Jamme..	Idem.	Idem.
	Arnaud..	Idem.	Aude.
	Pagès..	Idem.	Aveyron.
	Coste..	Idem.	Idem.
9e inspection.	Gendre..	Navigation de la Garonne	Lot-et-Garonne.
	Pomié..	Idem.	Idem.
	Brugidou..	Service ordinaire.	Lot.
	Pouzergues.	Navigation du Lot. . . .	Idem.
	Allias..	Idem.	Idem.
	Refréger.	Navigation du Tarn.. . .	Tarn.
10e inspection.	Paluel-Marmont... .	Service ordinaire.	Lot-et-Garonne.
	Lacrouts..	Idem.	Gers.
	Fragues (Germain)..	Service maritime.	Landes.
	Barbas..	Service ordinaire.	Idem.
	Laborde..	Idem.	Hautes-Pyrénées.
	Bruzon..	Idem.	Idem.
	Saby..	Société immobilière d'Arcachon.	Gironde.
11e inspection.	Février..	Service ordinaire.	Charente
	Angelot...	Idem.	Idem.
	Jallays..	Idem.	Charente-Inférieure
	D'Anglade..	Idem.	Idem.
	Poumailloux.	Service municipal de Poitiers.	Vienne.
12e inspection.	Yvinec..	Service ordinaire.	Finistère.
	Charrier..	Service maritime.	Loire-Inférieure.
	Le Trent..	Service ordinaire.	Finistère.
	Delagrée..	Idem.	Ille-et-Vilaine.
	Blin...	Service municipal de Rennes.	Idem.
13e inspection.	Rocher,.	Service ordinaire et chemins de fer.	Orne.
	Grégoire..	Navigation de la Loire..	Indre-et-Loire.

NUMÉROS des INSPECTIONS	NOMS	SERVICES	DÉPARTEMENTS
	MM.		
13e inspection. (*suite*).	Masson	Service ordinaire	Eure-et-Loire.
	Pichot	Idem.	Mayenne.
	Roncin	Idem.	Idem.
	Poisson	Service municipal de Mayenne	Idem.
14e inspection.	Loiseau	Service ordinaire	Loiret.
	Saffroy	Canal du Nivernais	Yonne.
	Huet	Service ordinaire	Loir-et-Cher.
15e inspection.	Castan	Idem.	Lozère.
	Dousse	Idem.	Puy-de-Dôme.
	Tournillon	Idem.	Loire.
16e inspection.	Costesèque	Idem.	Philippeville.
	Fesquet	Idem.	Alger.
	Cruchet	Idem.	Constantine.
	Roquefort	Idem.	Oran.
	Audra	Idem.	Bône.
	Christiany	Idem.	Constantine.
	Méjean	Idem.	Idem.
	Trotet	Idem.	Alger.
17e inspection.	Ferry	Compagnie des chem. de fer de l'Est	Meurthe-et-Moselle
18e inspection.	Viollier	Service de chem. de fer.	Var.
	Collonge	Service ordinaire	Haute-Savoie.
21e inspection.	Castet	Service de chem. de fer.	Mayenne.
	Bourven	Mission française de travaux publics	Grèce.
	Benoist	Service de chem. de fer.	Manche.
	Lefolcalvez	Service ordinaire	Finistère.
	Gain	Compagnie des chem. de fer de l'Ouest	Manche.
23e inspection.	Joffre	Service de chem. de fer.	Lozère.
24e inspection.	Héraud	Service maritime	Nord.
	Lacoure	Syndicat des Watringues	Pas-de-Calais.
Canal de l'Est	Pierrot	Canal de l'Est (branche Sud)	Vosges.
	Ticher	Canal de l'Est (branche Nord)	Meuse.
	Despas	Idem.	Ardennes.
	Henrion	Canal de la Marne au Rhin	Meurthe-et-Moselle
Contrôle de l'exploitation.	Tupigny	Chemin de fer du Nord.	Aisne.
	Fouré	Idem.	Somme.
	Ducros	Chem. de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée	Gard.
	Decoux	Chem. de fer du Midi (Congé renouvelable).	Gironde.
Phares et Balises.	Cadin	Service ordinaire et maritime	Côtes-du-Nord.
Ministère de l'Agriculture.	Bastide	Service hydraulique	Hérault.
	Laurore	Idem.	Idem.
Services divers	Métour	Elève externe à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées	Seine.
	Bordenave	Compagnie des eaux	Constantinople.
	Sellié	Idem.	Idem.
	Haurie	Caisse populaire du Travail et de l'Epargne	Seine.

Sont élevés à la 3e classe de leur grade les Conducteurs de 4e classe dont les noms suivent :

NUMÉROS des INSPECTIONS	NOMS	SERVICES	DÉPARTEMENTS
	MM.		
1re inspection.	Germain	Navigation de la Seine (1re section — 2e division)	Seine-et-Marne.
	Boutiaux	Navigation de la Seine (3e section — 2e division)	Eure.
	Pancrazi	Service ordinaire	Seine-et-Oise.
	Léger	Navigation de la Seine (1re section — 2e division)	Idem.
2e inspection.	Humblot	Service ordinaire	Somme.
	Gravois	Navigation de la Seine (4e section)	Seine-Inférieure.
	Coiret	Service ordinaire	Somme.
	Leleu	Travaux maritimes	Seine-Inférieure.
	Pinard	Service ordinaire	Eure
	Hardiviller	Idem.	Oise.
3e inspection.	Thury	Navigation de la Belgique vers Paris	Aisne.
	Patoux	Service ordinaire et contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord	Pas-de-Calais.
4e inspection.	Wuillème	Canal des Ardennes	Ardennes.
	Humbert	Service ordinaire	Marne.
	Guillaume	Idem.	Haute-Marne.
	Grandidier	Idem.	Meurthe-et-Moselle
5e inspection.	Senglé	Canal de Montbéliard à la Haute-Saône	Belfort.
	Lamboley	Idem	Haute-Saône.
	Mathez	Service ordinaire	Doubs.
	Besancenot	Idem	Côte-d'Or.
	Mathey	Canal de Montbéliard à la Haute-Saône	Haute Saône.
	Jeannot	Service municipal de Besançon	Doubs.
6e inspection.	Mercent	Service ordinaire	Hautes-Alpes.
	Bertrand	Idem	Vaucluse.
	Michel	Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée. — Congé renouvelable	Drôme.
	Dufour	Service ordinaire	Savoie.
	Moussier	Idem	Isère.
	Calligé	Idem	Haute-Savoie.
	Besson	Idem	Savoie.
	Couteleu	Idem	Vaucluse.
	Aubert	Idem	Drôme.
	German	Idem	Vaucluse.
7e inspection.	Ficoni	Service ordinaire	Corse.
	Ganteaume	Idem	Var.
	Crochent	Service maritime	Bouches-du-Rhône
	Millioz	Idem	Idem.
	Cotti	Service ordinaire	Corse.
8e inspection.	Vincent	Idem	Hérault.
	Saurel	Idem	Gard.
	Ranchier	Canal du Rhône à Cette	Gard.
	Marcorelles	Idem	Hérault.

NUMÉROS des INSPECTIONS	NOMS	SERVICES	DÉPARTEMENTS
8e inspection, (*suite*).	MM.		
	Cholle	Service ordinaire	Gard.
9e inspection.	Raynaud	Navigation de la Garonne	Lot-et-Garonne.
	Valadié	Service ordinaire	Tarn-et-Garonne.
	Ropars	Idem	Maine-et-Loire.
10e inspection.	Lahargue	Service maritime	Gironde.
	Guilhaumont	Service ordinaire	Lot-et-Garonne.
	Faget	Idem	Hautes-Pyrénées.
	Castéran	Idem	Idem.
	Gayo	Idem	Basses-Pyrénées.
	Lauray	Idem	Landes.
	Bousquet	Idem	Basses-Pyrénées.
	Balas	Idem	Gers.
	Flandé (Paul)	Idem	Basses-Pyrénées.
11e inspection.	Veillon	Idem	Charente.
	Lauvray	Idem	Vienne.
	Mathierre	Idem	Haute-Vienne.
12e inspection.	Rose	Service maritime	Ille-et-Vilaine.
	Lecorvaisier	Service ordinaire	Côtes-du-Nord.
	Guillou (Donatien)	Idem	Loire-Inférieure.
	Berry	Service ordinaire et canal de Nantes à Brest	Morbihan.
	Hervé	Navigation de la Loire (4e section)	Loire-Inférieure.
	Lucas	Service ordinaire	Finistère.
	Belloncle	Idem	Côtes-du-Nord.
	Le Noan	Idem	Idem.
13e inspection.	Paysant	Service ordinaire	Manche.
	Heurtault	Idem	Mayenne.
	Ladoucette	Navigation de la Mayenne	Idem.
	Busson	Service ordinaire	Sarthe.
	Pannier	Idem	Mayenne.
14e inspection.	Desbarres	Idem	Loire-et-Cher.
	Esquerré	Idem	Indre.
	Barrier	Idem	Indre-et-Loire.
15e inspection.	Michel	Idem	Cantal.
	Foureau	Navigation de l'Allier	Puy-de-Dôme.
	Payronnet	Service ordinaire	Cantal.
	Voisin	Idem	Allier.
	Masson	Idem	Allier.
	Chadenson	Idem	Haute-Loire.
16e inspection.	Marty	Idem	Alger.
	Noviot	Idem	Constantine.
	Rat	Idem	Alger.
	Ramier	Idem	Oran.
	Bavoillot	Idem	Bône.
	Mercadier	Idem	Oran.
	Isnard	Idem	Oran.
	Talamas	Idem	Philippeville
17e inspection.	Boudinot	Compagnie des chemins de fer de l'Est	Vosges.
	Petitcolas	Idem	Meurthe-et-Moselle
18e inspection.	Suchet	Service de chemins fer	Saône-et-Loire
	Revol	Idem	Isère.
	Rolland	Idem	Vaucluse.
	Allier	Idem	Jura.
19e inspection.	Hipert	Idem	Hérault.
	Gresse	Idem	Tarn-et-Garonne.
	Maurel	Idem	Aude.
20e inspection.	Blondel	Idem	Eure.

NUMÉROS des INSPECTIONS	NOMS	SERVICES	DÉPARTEMENTS
	MM.		
20e inspection. (*suite*).	Lelavandier	Service de chemins de fer.	Indre-et-Loire.
	Boissel	Idem	Eure.
	Collette	Service ordinaire	Eure-et-Loire.
	Pillet	Service de chemins de fer.	Eure.
21e inspection.	Veillié	Idem	Manche.
	Hervé	Idem	Loire-Inférieure.
	Jacquemin	Mission française des Travaux publics	Grèce.
	André (Albert)	Service de chemins de fer.	Mayenne.
	Hézard	Idem	Manche.
	Dantec	Idem	Vienne.
	Vautier	Idem	Côtes-du-Nord.
	Lechaut	Compagnie des chemins de fer de l'Ouest	Manche.
	Daveau	Idem	Finistère.
22e inspection.	Picaud (Léopold)	Service de chemins de fer.	Creuse.
	Trouvelot	Idem	Indre.
	Founeaut	Idem	Lot.
	Jouvion	Idem	Indre.
23e inspection.	Rivard	Idem	Cantal.
	Burnol	Idem	Idem.
	Meneau	Idem	Yonne.
24e inspection.	Fréville	Service maritime	Pas-de-Calais.
	Laverge	Idem	Nord.
Canal de l'Est	Depoix	Canal de l'Oise à l'Aisne.	Aisne.
	Dupain	Navigation de la Saône.	Haute-Saône.
	Fério	Canal de l'Est (branche Nord)	Ardennes.
Contrôle de l'exploitation.	Jaulin	Chemins de fer de l'Etat.	Seine.
	Laire	Service ordinaire	Var.
	Leboucq	Chemins de fer de l'Ouest.	Seine.
	Dautrey	Chemins de fer de l'Est.	Marne.
	Caillié	Chemins de fer d'Orléans.	Lot.
Service municipal de Paris	Verger	Service municipal de Paris	Seine.
	Lamour	Service vicinal	Idem.
Ministère de l'Agriculture.	Dubois	Service hydraulique	Haute-Garonne.
	Pech	Idem	Aude.
	Cauquil	Idem	Aude.
	Aliés	Idem	Gard.
	Vignard	Idem	Haute-Garonne.
	Boillet	Idem	Seine-Inférieure.
Services divers	Tondu	Ecole nationale des Ponts et Chaussées	Seine.
	Castillon	Service de chem. de fer.	Creuse.
	Durand	Mission française de travaux publics	Grèce.
	Blondin	Concession française de Shang-Haï	Chine.

3e SERVICES DÉTACHÉS.

5 *juin* 1885. — **M. Lecorbeiller** (Alfred), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Savoie, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albertville à Annecy, est mis à la disposition du gouvernement Tunisien pour être employé dans le service des Travaux Publics de la Régence.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

6 *juin*. — M. **Poulmarch**, Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat est mis, sur sa demande, à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies, pour être employé dans le service des travaux de l'Administration pénitentiaire à la Guyanne Française.

Il est placé dans la situation de service détaché.

17 *juin*. — M. **Darche** (Paul), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Saône-et-Loire, au service du canal du Centre, est mis à la disposition de M. Ministre de la Marine et des Colonies pour être employé au service des Travaux Publics du Tonkin.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Gigot** (Jules), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de l'Aube, est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies pour être employé au service des Travaux Publics du Tonkin.

Il est placé dans la situation de service détaché.

27 *juin*. — M. **Giraudet** (Jean), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de la Savoie est mis, sur sa demande, à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies pour être employé en Cochinchine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉS.

27 *mai* 1885. — M. **Huguet** (Jean), Conducteur de 4e classe en retrait d'emploi sans traitement, est placé dans la situation de congé sans traitement.

6 *juin*. — M. **Sayn**, Conducteur de 2e classe en congé renouvelable de cinq ans, est mis en congé sans traitement.

24 *juin*. — M. **Grosjean** (André), Conducteur de 1re classe, détaché au service municipal de la ville d'Oran, est mis en congé sans traitement. . . . .

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

20 *mai* 1885. — M. **Plateau** (Charles), Conducteur de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester attaché au service de la construction des chemins de fer de l'Est-Algérien, en qualité de Chef de section, à la résidence de Bouïra (département d'Alger).

20 *mai*. — M. **Remy** (Eugène), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester attaché, en qualité de Chef de section, au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, à la résidence de Nogent-sur-Marne.

Idem. — M. **Secq** (Charles), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester attaché, en qualité de Directeur des travaux municipaux, au service de la ville d'Armentières.

Idem. — M. **Dupriez** (Constant), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester attaché, en qualité d'Ingénieur-Directeur, au service de la Compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Beaumont à Hermes, à la résidence de Neuilly-en-Thelle.

18 *juin*. — M. **Bouret** (Octave), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester attaché, en qualité de Conducteur de travaux, au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, à la résidence de Banyuls-sur Mer.

Idem. — M. **Falecker** (Jean), Conducteur de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à continuer de remplir les fonctions de Directeur de la Société des ciments du Boulonnais, à la résidence de Boulogne (Pas-de-Calais).

Idem. — M. **Saby** (Joseph), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à continuer de diriger, en qualité d'Agent principal, les travaux exécutés par la Société immobilière d'Arcachon.

Idem. — M. **Conduché** (Pierre), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester attaché au service de la Compagnie générale Française des Tramways, à la résidence de Marseille.

. . . .

6° DISPONIBILITÉ.

6 *juin* 1885. — **M. Lebourdais**, Conducteur de 2e classe attaché au service ordinaire du département d'Indre-et-Loire, est mis en disponibilité avec demi-traitement pendant un an pour raisons de santé.

7° DÉMISSIONS.

5 *juin* 1885. — Est acceptée la démission de **M. Boschet**, Conducteur de 2e classe en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

12 *juin*. — Est acceptée la démission de **M. Lecoisne** (Alfred), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département du Calvados.

8° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Abadie** (Benoît), Conducteur de 2e classe en disponibilité avec demi-traitement.	1er février 1885.
M. **Denoyelle** (François), Conducteur principal, Mayenne, service ordinaire..	16 juin 1885.
M. **Deflandre** (Frédéric), Conducteur principal, Somme, service de la 2e section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord.	1er juillet 1885.
M. **Ethey** (Jean-Baptiste), Conducteur de 2e classe, Haute-Saône, service ordinaire.	1er juillet 1885.
M. **Remy** (Armand), Conducteur de 4e classe, en congé illimité.	5 juillet 1885.
M. **Pascal** (Louis), Conducteur de 1re classe, détaché au service municipal de la ville de Paris..	8 juillet 1885.
M. **Parrod** (Alix), Conducteur principal, Doubs, service du canal du Rhône au Rhin.	13 juillet 1885.
M. **Papillier** (André), Conducteur de 1re classe, Meurthe-et-Moselle, service ordinaire.. . . .	28 juillet 1885.
M. **Canal** (Frédéric), Conducteur principal, détaché au service municipal de la ville de Paris..	31 juillet 1885.

9° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Roche** (Émile), Conducteur de 4e classe, Constantine, service de la circonscription de Philippeville..	18 février 1885.

M. **Maumus** (Auguste), Conducteur principal, Hautes-Pyrénées, service ordinaire. . . . . 26 avril 1885.
M. **Leclère** (Charles), Conducteur de 3e classe, Oran, service ordinaire.. . . . . 27 avril 1885.
M. **Spitalier** (Hippolyte), Conducteur de 1re classe, Basses-Alpes, service ordinaire. . . . . 12 mai 1885.
M. **Mangenot** (François), Conducteur de 2e classe en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est. . . . . 18 mai 1885.
M. **Rey** (Célestin), Conducteur de 3e classe, Isère, service ordinaire. . . . . 22 mai 1885.
M. **Polak**, Conducteur de 1re classe, Corse, service ordinaire. . . . . 23 mai 1885.
M. **Lévesque**, Conducteur principal, Loire-Inférieure, service ordinaire. . . . . 2 juin 1885.
M. **Dargent** (Alphonse), Conducteur de 2e classe, Nord, service ordinaire. . . . . 15 juin 1885.

10° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 27 *mai* 1885. — Est rapporté l'arrêté du 16 avril 1885, par lequel M. **Dard** (Germain), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Côte-d'Or, au service du Canal de Bourgogne, est passé au service ordinaire du département de l'Allier.

Idem. — M. **Chevrier** (Auguste), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Côte-d'Or, au service des études et travaux du chemin de fer d'Épinac à Vélars, passe au service ordinaire du département de l'Allier.

Idem. — M. **Billette** (Louis), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Sarthe, au service des études et travaux du chemin de fer de Connerré à Courtalain, passe au service des études et travaux du chemin de fer de La Flèche à Saumur, même département.

30 *mai.* — M. **Charpentier** (Charles), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Sarthe, au service des études et travaux des chemins de fer de Mamers à Laigle et Mortagne à Mézidon, est mis à la disposition de la Compagnie des chemins de l'Ouest, pour le service de la construction du réseau nouvellement concédé.

M. **Charpentier** sera considéré comme étant en activité.

3 *juin.* — M. **Enaudeau** (Jean), Conducteur de 4e classe, en congé

sans traitement, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de l'Indre.

3 *juin.* — **Bicheyre** (Antonin), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de l'Eure, au service de la navigation de la Seine (3e section — 2e division), passe au service ordinaire du département de l'Ariège.

Idem. — M. **Taste** (Louis), Conducteur de 4e classe en congé sans traitement est remis en activité et attaché au service ordinaire du département du Gers.

5 *juin.* — M. **Crouan**, Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département du Finistère, passe, dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Philippeville.

Idem. — M. **Guéguen** (Jean), Conducteur de 4e classe attaché dans le département du Finistère, au service des études et travaux du chemin de fer de Douarnenez à Audierne, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Castelin** (André), Conducteur de 4e classe détaché au service des travaux publics de la Régence de Tunis et remis à la disposition de l'Administration, est attaché, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer de Quillan à Rivesaltes.

Idem. — M. **Sébe** (Gabriel), Conducteur de 3e classe attaché, à la résidence de Tunis, au Contrôle de l'exploitation de la Compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma, en ce qui concerne les lignes de la Medjerdah, et en outre à la Commission du Contrôle commercial des opérations de cette Compagnie, est attaché, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer de Quillan à Rivesaltes.

6 *juin.* — M. **Bourgoin**, Conducteur de 3e classe en congé sans traitement, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département d'Indre-et-Loire.

12 *juin.* — M. **Pélicier** (Alfred), Conducteur de 4e classe attaché au service maritime du département d'Ille-et-Vilaine, passe, dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la 4e section de la navigation de la Seine.

Idem. — M. **Collette**, Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Loir-et-Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Brou à Bessé, passe au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir.

Idem. — M. **Petit** (Pierre), Conducteur principal attaché au service ordinaire du département de Maine-et-Loire et au Con-

trôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État, est attaché en outre, au service de la 2e section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans (ligne d'Angers à La Flèche).

12 *juin*. — M. **Pancrazi** (Michel), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de l'Ardèche, passe au service ordinaire du département de la Corse.

15 *juin*. — M. **Puccinelli** (Eugène), Conducteur de 2e classe attaché au service des études et travaux des chemins de fer du département de la Corse, est attaché en outre au service du Contrôle des travaux de la ligne de Cazamozza au Fium'Orbo.

Idem. — M. **Boutteçon** (François), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Haute-Saône, au service de la navigation de la Saône, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Fautsch** (Joseph), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Haute-Marne, au service du canal de la Marne à la Saône, passe au service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle.

18 *juin*. — M. **Dellestable** (Amable), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Éloi à Pauniat, est attaché en outre au service de la 3e section du Contrôle de l'Exploitation des chemins de fer d'Orléans.

Idem. — M. **Myot** (Philibert), Conducteur de 2e classe détaché au service municipal de la ville de Lyon, passe au service ordinaire du département de Saône-et-Loire.

Idem. — M. **Bonhoure** (Alphonse), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Hérault, au service des études et travaux du chemin de fer de Mazamet à Bédarieux, passe, dans le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique.

24 *juin*. — M. **Leroy** (Adolphe), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département de l'Eure, est mis à la disposition de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour le service de la construction du réseau nouvellement concédé.

M. **Leroy** sera considéré comme étant en activité.

Idem. — M. **Lemelle** (Étienne), Conducteur de 2e classe détaché au service de la mission française des Travaux publics en Grèce reprend l'emploi qu'il occupait précédemment dans le service ordinaire du département de la Loire-Inférieure.

Idem. — M. **Mallet** (Jean-Baptiste), Conducteur de 2e classe attaché au service ordinaire du département du Nord, est attaché

en outre au service des études et travaux du chemin de fer de Busigny à Hirson.

24 *juin*. — Est rapporté l'arrêté du 16 avril 1885 par lequel M. **Laveau** (Pierre), Conducteur de 4e classe a été attaché au service ordinaire du département de la Gironde.

M. **Laveau** reste attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port.

27 *juin*. — M. **Lurand** (Jean), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Charente, au service des études et travaux du chemin de fer de Confolens à Exideuil, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Maréchal** (Auguste), Conducteur de 2e classe en congé renouvelable au service de la Société des granits de Normandie est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Somme.

L'Éditeur-Gérant : DUNOD.

Paris — Typographie J. LECLERC, 14, rue Delambre.

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION.

(Chambre civile.)

(N° 156)

[11 février 1884.]

Chemins de fer. — Avaries. — Transport des marchandises. — Perte. — Responsabilité. — Preuve. — (Sieur Turret.)

Lorsqu'une marchandise a voyagé aux conditions d'un tarif portant que la preuve de la faute est à la charge du destinataire, il ne suffit pas pour condamner le transporteur à payer la valeur de l'objet perdu que les juges se décident à inscrire de simples inductions; il faut qu'ils constatent le fait constitutif de la faute.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Vu le tarif n° 71 de la compagnie de chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée;

Attendu qu'il est constant, en fait, que le cadre d'emballage remis, le 3 novembre 1881, par Tisserect à la compagnie demanderesse, en sa gare de Romans, pour être expédié à Turret, négociant à Roanne, provenait d'une expédition antérieure faite par Turret à Tisserect et que, par conséquent, le transport aurait lieu gratuitement et sous les conditions du tarif n° 71 susvisé;

Attendu que, pour condamner la compagnie à payer à Turret la valeur du cadre litigieux, le jugement attaqué, tout en reconnaissant que la preuve de la faute cause de la perte de ce cadre était à la charge du destinataire, a fait uniquement résulter cette preuve de simples inductions tirées soit de l'étendue restreinte du parcours, soit du poids, soit du volume ou de la destination toute spéciale du cadre;

Attendu qu'il ne ressort cependant de ces circonstances, étrangères au fait même du transport, aucun rapport nécessaire et juridique entre la perte de l'objet en question et l'existence d'une faute imputable à la compagnie demanderesse;

D'où il suit que la condamnation à une indemnité de 100 francs prononcée contre cette compagnie manque de base légale, et qu'en jugeant comme il l'a fait le tribunal de commerce de Roanne a faussement appliqué l'article 103 du Code de commerce, et violé les prescriptipns du tarif n° 71 ci-dessus visé :

Par ces motifs, donnant défaut contre Jeanny Turret,

Casse, etc.

(N° 157)

[11 février 1884.]

Navigation. — Transport de marchandises. — Connaissement. — Responsabilité. — Avaries. — Preuve. — (Sieur Bianchi.)

La clause du connaissement d'après laquelle l'armateur stipule qu'il ne sera pas responsable des marques, poids et désignation des marchandises est licite; elle n'a point pour effet d'affranchir ce chargement de sa propre faute ou de celle de ses proposés.

Mais la preuve de la faute doit être faite par le destinataire

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Vu les articles 1134 du Code civil, 281 et 283 du Code de commerce;

Attendu que la loi ne défend pas aux propriétaires de navires de stipuler à l'égard du chargeur, par une clause du connaissement, qu'il ne seront pas responsables des marques, poids et désignation des marchandises;

Attendu que, si cette clause n'a pas pour effet d'affranchir les propriétaires de navires de la responsabilité de leur propre faute ou de celle de leurs préposés, elle met à la charge des destinataires la preuve de cette faute;

Attendu qu'il résulte tant de l'arrêt attaqué que des motifs du jugement adoptés par la cour, qu'une clause spéciale du connaissement intervenu, le 18 juillet 1880, entre les parties, pour le transport de Buénos-Ayres à Marseille de 342 cuirs marqués M. V. U. portait : « Sans responsabilité pour marques, poids, désignation énoncés sur le connaissement pour cuirs secs ; »

Et attendu que la décision attaquée déclare la compagnie responsable du défaut de marques sur les cuirs dont elle offrait la

livraison à Bianchi sans imputer à la compagnie une faute caractérisée, en se bornant à écarter la clause dont il s'agit comme non valable à cause des difficultés et des inconvénients de son exécution et en déclarant que l'identité de la marchandise n'était pas suffisamment établie; qu'en statuant ainsi l'arrêt dénoncé manque de base légale, et qu'en condamnant la compagnie comme responsable il a faussement appliqué et par conséquent violé les articles ci-dessus visés :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 158)

[11 février 1884.]

Chemins de fer. — Concession. — Cession. — Autorisation. — Restitution. — (Société anonyme dite Banque franco-hollandaise et autres.)

La transmission à des tiers, sans l'autorisation préalable du Gouvernement, d'une concession de chemin de fer est entaché d'une nullité radicale. Il rentre dans le domaine souverain du juge de fait de décider si une vente de concession n'a pas été dissimulée sous les apparences d'une vente d'actions, déclarée fictive. Si le fait est reconnu, les juges doivent ordonner la restitution des sommes indûment payées en vertu de la convention annulée.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Donne défaut contre : 1° la société du *Crédit industriel;* 2° Gabriel Dehaynin; 3° Gay, Rosland et compagnie; 4° Pierre Rodocanachi; 5° Albert Dehaynin; 6° marquise d'Audiffret; 7° époux du Maisniel; 8° marquis d'Audiffret; 9° époux de Coral; 10° Jules Pastré; 11° Joseph Sakakini; 12° les fils de Sciama; 13° Dervieu; 14° demoiselle Marie-Jeanne Sabatier; 15° demoiselle Gabrielle le Sabatier; 16° veuve J. W. Ruyssenaers; 17° époux Montreuil; 18° Samuel-Richard Ruyssenard; 19° Léonard-Henry Ruyssenaers; 20° Narjol de Toucy; 21° Peghoux; 22° Lemaître; 23° époux Aboud; 24° veuve Jean Vincent; 25° époux Oddo; 26° époux Nemr; 27° Grandvol; 28° Bernard ès noms; 29° Vernon de Bonneuil; 30° comte de Quélen ès noms; 31° demoiselle Foriel; 32° Hans Olivier es noms;

Sur le premier moyen :

Attendu que de Constantin ayant fait signifier l'arrêt de défaut profit joint ne peut se prévaloir d'une prétendue nullité qui, dans tous les cas, serait de son fait;

Sur la première branche du second moyen,

En droit :

Attendu que l'État en accordant la concession d'un chemin de fer, partie du domaine public, à des particuliers, a en vue les garanties qu'ils présentent pour l'exécution et l'exploitation de cette entreprise d'utilité générale; qu'il serait donc contraire à l'ordre et à l'intérêt publics que ceux qui l'ont obtenue pussent, sans le consentement préalable de l'autorité supérieure, la transmettre à des tiers qui pourraient ne pas offrir les mêmes garanties; que, dès lors, un traité de cession fait sans cette autorisation préalable est entaché d'une nullité radicale;

En fait :

Attendu que le traité passé entre les concessionnaires du chemin de fer de Clermont à Tulle et la banque franco-hongroise a eu lieu sans qu'il soit justifié que le Gouvernement français eût donné son approbation préalable aux clauses et conventions qu'il contient; d'où il suit qu'en statuant comme il l'a fait, et en déclarant le traité du 24 mars 1873 nul et de nul effet, l'arrêt attaqué, loin de violer la loi, n'en a fait qu'une exacte application;

Sur la seconde branche du même moyen :

Attendu que l'arrêt attaqué constate que l'intention des parties a été de traiter de la concession du chemin de fer adjugée à de Constantin et consorts, et que sous les apparences d'une vente d'actions, déclarée fictive, le contrat du 24 mars 1863 réalise une vente de concession antérieurement arrêtée;

Attendu que ces appréciations rentrent dans le domaine souverain du juge du fait et échappent à la censure de la Cour de cassation :

Sur le troisième moyen touchant la restitution des sommes versées :

Attendu que ce qui a été payé sans être dû est sujet à répétition, et que ce qui a été payé en exécution d'une obligation nulle n'était pas dû;

Attendu, d'une part, que l'arrêt attaqué ayant déclaré nulle comme prohibée par la loi la convention intervenue entre les parties au sujet de la concession du chemin de fer de Clermont à Tulle, il en résulte que les sommes payées en vertu de cette

convention, l'avaient été sans cause ou sur une cause illicite, et que, dès lors, la restitution devait en être ordonnée;

Attendu, d'autre part, que l'arrêt, par cela même qu'il annulait la convention, ne laissait pas aux mains de l'acheteur la chose représentée par le prix; que, d'ailleurs, en l'absence de toutes conclusions prises de ce chef par de Constantin, il n'était pas tenu d'y statuer expressément;

Sur le quatrième moyen dans ses deux branches;

Attendu qu'en décidant que la convention litigieuse avait été faite en fraude des dispositions de la loi du 15 juillet 1845 la cour a dû ordonner également la restitution des intérêts des sommes indûment reçues à partir de la date des versements; qu'en ce faisant elle a exactement appliqué les prescriptions légales et a ainsi suffisamment motivé sa décision; que, dès lors, sous aucun rapport, l'arrêt attaqué n'a violé les articles de loi invoqués par le pourvoi:

Pas ces motifs, rejette, etc.

(N° 159)

[5 mars 1884.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tarif spécial. — Déchets de route. — (Sieurs Nègre et Rommel frères.)

La clause d'un tarif de chemin de fer d'après laquelle la compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route a pour effet de ne rendre cette compagnie responsable d'un déficit constaté qu'autant que l'expéditeur ou le destinataire établissent que ce déficit a pour cause une faute du transporteur.

S'il est de devoir général pour les compagnies de chemins de fer de veiller à la sûreté des marchandises qui leur sont confiées, on ne saurait néanmoins leur demander des soins incompatibles avec les nécessités du service dont elles sont chargées et l'observation des délais qui leur sont imposées.

ARRÊT

La Cour,

. . . . . .

Statuant sur le moyen unique de cassation :

Vu le tarif spécial E n° 6, pour le transport des marchandises à petite vitesse, commun entre la compagnie des chemins de fer du Nord et celle de Paris à Orléans;

Vu les conditions générales dudit tarif, portant que les compagnies ne répondent pas des déchets et avaries de route ;

Attendu en fait que, le 25 août 1877, Rommel frères ont remis à la compagnie du Nord, pour être transportée à Carcassonne, à l'adresse de Pierre Nègre, une pipe trois-six pesant 658 kilogrammes et renfermant 692 litres ; qu'arrivée à Agen, point de jonction des chemins de fer d'Orléans et du Midi, cette pipe s'est trouvée avoir perdu 80 litres et que, plus tard, à Carcassonne, elle présenta un déficit total de 182 litres ;

Attendu que la clause de non-garantie ci-dessus relatée avait pour effet de ne rendre la compagnie des chemins de fer du Midi responsable de ce déficit, tant de son chef que du chef de la compagnie d'Orléans, dont elle prenait les fait et cause, qu'autant que les expéditeurs ou le destinataire établiraient que le déficit provenait de la faute desdites compagnies ;

Attendu que, pour affirmer cette faute, le jugement attaqué se fonde sur une imputation alternative, à savoir : une soustraction frauduleuse ou un défaut de soin ; qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à la soustraction, puisque le tribunal la présente seulement comme probable et ne l'affirme pas ; qu'à la vérité il affirme encore moins l'autre hypothèse, c'est-à-dire la perte du liquide par voie de coulage ; mais que la demanderesse, ayant toujours invoqué cette circonstance du coulage pour expliquer le déficit, ne saurait se plaindre que le tribunal ait examiné si, à ce point de vue, elle avait rempli toute ses obligations ;

Attendu, à cet égard, que, s'occupant d'abord du déficit constaté dans la gare d'Agen, le jugement impute à la compagnie d'Orléans de n'avoir pas remarqué le coulage dès l'origine et pris aussitôt les mesures de sauvegarde que ces devoirs lui imposaient ;

Mais attendu que, s'il est de devoir général pour les compagnies de chemin de fer de veiller à la sûreté des marchandises qui leur sont confiées, on ne saurait néanmoins leur demander des soins qui seraient incompatibles avec les nécessités du service dont elles sont chargées et l'observation des délais qui leur sont imposés ; qu'on ne peut notamment exiger d'elles qu'elles suspendent incessamment le transport des marchandises pour en constater l'état et pourvoir au déchet ou avarie survenus en cours de route, alors surtout qu'ils ne sont pas apparents ;

Attendu que, loin de constater, dans l'espèce, que le coulage laissât des traces extérieures sur le fût renfermant le liquide, le jugement attaqué se fait, au contraire, de l'absence de traces

apparentes un argument pour révoquer en doute l'existence d'un coulage quelconque; que cette circonstance suffisait, à elle seule, pour que le tribunal ne pût légitimement imputer à faute à la compagnie d'Orléans de ne s'être pas aperçue du déchet en cours de route et, par conséquent, de n'y avoir pas remédié ;

Attendu que ce qui précède rend inutile l'examen de la faute reprochée personnellement à la compagnie du Midi relativement au déficit qui s'est produit après le départ d'Agen ; que le jugement n'ayant fait aucune distinction et ayant déclaré la compagnie demanderesse responsable aussi bien du chef de la compagnie d'Orléans que de son propre chef, ledit jugement, considéré dans son ensemble, manque de base légale et a, par suite, violé les conditions du tarif spécial ci-dessus visé, lequel a force de loi :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 160)

[5 mars 1884.]

I. *Jugements et arrêts.* — *Motifs.* — II. *Chemins de fer.* — *Transport de marchandises.* — *Retard.* — *Calcul des délais.* — (Sieurs Albrighi et autres.)

I. *Est suffisamment motivé, au point de vue de la constatation du retard, le jugement qui, indiquant la date de la remise d'un colis à une compagnie de chemins de fer, ajoute que ce colis aurait dû être livré tel jour au destinataire.*

II. *Une compagnie de chemins de fer ne peut être condamnée pour retard dans la livraison lorsque le colis a été expédié et réexpédié dans les délais prévus par les règlements et quand la livraison a été offerte dans le délai accordé pour le factage.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Sur le défaut de moyens :

Attendu que, pour accueillir la demande d'Albrighi et les conclusions reconventionnelles de Bonnet frères, Guignon et compagnie, contre la compagnie du chemin de fer d'Orléans, le jugement attaqué s'est fondé dans ces motifs sur ce que le colis

expédié de Boulogne-sur-Mer, le 29 décembre à l'heure de l'ouverture de la gare, aurait dû, d'après la supputation des délais de la grande vitesse, être rendu au destinataire, à Toulouse, le 31 du même mois, tandis que ce colis n'a été présenté au domicile d'Albrighi que le 1er janvier; qu'ainsi, au point de vue de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810, le jugement attaqué a suffisamment donné le motif de sa décision;

Rejette cette branche du moyen;

Mais sur l'autre branche du même moyen :

Vu l'article 97 du Code de commerce, les articles 2, 3, 5 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, l'article 1er de l'arrêté ministériel du 3 novembre 1879, et les conditions générales du tarif général de factage pour la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans ;

Attendu qu'aux termes des arrêtés ministériels susvisés les colis expédiés en grande vitesse doivent être chargés sur le premier train de voyageurs contenant des voitures de toutes classes, pourvu que les colis soient présentés aux bureaux des gares trois heures au moins avant l'heure du départ réglementaire de ce train, faute de quoi ils sont délaissés pour le train suivant; que, lorsque au cours du transport les colis doivent passer d'un réseau sur un autre, si les deux réseaux n'ont pas une gare commune au lieu de jonction, il est accordé pour la transmission un délai de huit heures au plus, ou de six au moins, selon les cas, délai dont le cours est suspendu pendant le temps de la fermeture des gares, c'est-à-dire de 8 heures du soir à 7 heures du matin pendant la période du 1er octobre au 31 mars, et qu'en ce cas la réexpédition des colis n'est obligatoire que par le train de voyageurs suivant ayant des voitures de toutes classes ;

Attendu d'autre part, que, d'après son tarif général de factage, la compagnie d'Orléans a pour opérer la livraison à domicile des marchandises en grande vitesse un délai de vingt-quatre heures à partir de l'arrivée effective des colis en gare ;

Attendu, en fait, que le jugement attaqué constate que la bourriche de gibier expédiée en grande vitesse de Boulogne-sur-Mer à Albrighi, à son domicile, à Toulouse, a été remise à la gare d'expédition le 29 décembre *à l'ouverture des bureaux de la gare*, c'est-à-dire à 7 heures du matin ;

Attendu que le premier train obligatoire pour cette expédition était le train n° 36 partant de Boulogne à 2 heures après midi et arrivant à Paris, gare du Nord, le même jour à 9 heures 55 minutes du soir ; que la compagnie d'Orléans n'ayant pas à Paris la

même gare que la compagnie du Nord, le délai de transmission, fixé en ce cas par l'arrêté du 3 novembre 1879, à six heures, n'a commencé à courir que le lendemai matin à sept heures, et que la réexpédition n'a été, dès lors, obligatoire que par le train de voyageurs partant de Paris à 2 heures 25 minutes après midi et arrivant à Toulouse le lendemain à 3 heures 49 minutes du soir ; qu'ainsi la compagnie n'était tenue de faire présenter la marchandise au domicile d'Albrighi que le 1er janvier à la même heure, 3 heures 49 minutes du soir ;

Attendu que le jugement attaqué constate que la marchandise a été offerte au destinataire, à son domicile, le 1er janvier, et que sans contredire l'assertion faite par la compagnie dans ses conclusions, que cet offre a eu lieu dans la matinée dudit jour 1er janvier, il a cependant déclaré qu'elle n'avait pas eu lieu dans les délais réglementaires, parce qu'elle aurait dû être faite le 31 décembre, et par ce seul motif, condamné la compagnie du chemin de fer à des dommages-intérêts envers Albrighi destinataire, et Bonnet frères, Guignon et Cie expéditeurs de la marchandise.

En quoi faisant, ledit jugement a faussement appliqué et, par suite, violé l'article 97 susvisé du Code de commerce et violé en même temps les arrêtés ministériels et les tarifs susvisés :

Par ces motifs, donnant défaut contre les défendeurs,

Casse, etc.

(N° 161)

[9 avril 1884.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tarifs. — Délais. — (Sieur Thévenard et consorts.)

Lorsque des marchandises dont le transport est soumis à des conditions différentes ont été expédiées simultanément avec déclaration du tarif le plus réduit, un jugement ne peut, sans établir de différence entre les deux catégories de marchandises, priver la compagnie du bénéfice du délai supplémentaire de transport applicable à partie de l'expédition.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Statuant sur le moyen unique du pourvoi :

Vu les articles 1431 du Code civil et 97 du Code de commerce,

'article 7 de la loi du 20 avril 1810 et le tarif spécial n° 32 de la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée;

Attendu, en fait, qu'il résulte de la déclaration faite le 26 janvier 1882, par les sieurs Villard et Cie en remettant à la compagnie du chemin de fer du Nord, pour être transportées de la gare d'Armentières à la destination de Thévenard et Cie, négociants à Nevers, sept balles de toile blanche et bleue et soixante-dix-neuf pièces de toile à sac en vrac, que les expéditeurs ont demandé que le transport fût fait *aux conditions du tarif le plus réduit;*

Attendu qu'il n'existe pour le transport des toiles emballées d'autre tarif que le tarif général, 1re série, lequel n'accorde aucun délai supplémentaire pour l'expédition de cette catégorie de marchandises; qu'au contraire il existe, pour le transport des tissus écrus en vrac et des toiles non emballées, un tarif spécial portant le n° 32, par lequel un délai de cinq jours est ajouté au délai réglementaire fixé par le cahier des charges;

Attendu que, si la compagnie de Lyon ne pouvait prétendre à l'augmentation de cinq jours pour le délai de transport des sept balles de toiles qui lui avaient été remises le 26 janvier 1882 par Villard et Cie, elle était au contraire en droit de réclamer cette augmentation pour l'expédition des soixante-dix-neuf pièces de toile à sacs transportées en vrac; qu'il importe peu que le prix de transport de ces soixante-dix-neuf pièces de toile fût le même que celui porté à la 3e série du tarif général, puisque l'application de ces prix avait lieu uniquement par suite de la référence du tarif spécial n° 32 au tarif de cette 3e série; que cependant, et sans établir de distinction entre les deux catégories de toiles expédiées par Villard, le jugement attaqué a déclaré que la compagnie de Lyon était en retard pour la totalité de l'expédition, et l'a condamnée à une somme unique de 400 francs à titre de dommages-intérêts; que cette condamnation n'étant point justifiée quant au transport des soixante-dix-neuf pièces de toiles non emballées, il en résulte qu'elle manque pour une partie non déterminée de base légale, et que, par conséquent, en la prononçant, le jugement attaqué a violé les dispositions des lois et des tarifs susvisés :

Par ces motifs, et attendu, en outre, qu'il existe entre la demande principale de Thévenard-Matisse et Cie contre la compagnie du Nord et l'action en garantie dirigée par celle-ci contre la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, un lien nécessaire de dépendance et de subordination ;

Donnant défaut contre les défendeurs :
Par ces motifs, casse, etc.

(N° 162)

[23 avril 1884.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Camionnage. — (Sieur Marcet et consorts.)

Les dispositions d'un cahier des charges d'après lesquelles une compagnie est autorisée à percevoir un droit de péage et un droit de transport dont la perception a lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus, ne font pas obstacle à ce que la compagnie use de la voie ferrée pour le service du camionnage soit à l'arrivée, soit au départ.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Donne défaut contre les défendeurs, non comparants, et statuant sur le moyen unique du pourvoi ;

Vu l'article 1382 du Code civil ;

Attendu que si, aux termes de l'article 42 du cahier des charges, la compagnie est autorisée à percevoir un droit de péage et un prix de transport dont la perception a lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus, et si les articles 52 et 53 du même cahier des charges interdisent à la compagnie de consentir sur cette taxe aucune réduction qui ne serait pas applicable à tout le monde sans distinction, ces dispositions ne font pas obstacle à ce que la compagnie se serve, si bon lui semble, de la voie ferrée pour exécuter le camionnage dont elle est chargée, soit à l'arrivée, soit au départ; que, du moment où elle exige le prix entier du service dont elle est chargée, elle est libre d'employer, pour l'accomplissement de ce service, les moyens qui sont à sa disposition; que, si elle parvient ainsi à réaliser une économie, les tiers ne peuvent ni en profiter ni en souffrir et n'ont, dès lors, ni intérêt ni droit à contester le mode d'exécution par elle adopté; qu'ainsi la taxe kilométrique n'était pas due pour les transports dont il s'agit, et que, par conséquent, la compagnie n'en a pas fait remise; que, dès lors, l'arrêt attaqué, en décidant le contraire, a faussement appliqué et par suite violé l'article 1382 du Code civil, et que, en l'absence de toute distinction, le calcul de l'indemnité

allouée en bloc à chacun des défendeurs se trouve vicié pour le tout :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 163)

[30 avril 1884.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Enquête. — Dépôt du plan parcellaire. — Délai. — (Commune de Cérilly.)

Le délai de huitaine pendant lequel le plan parcellaire des terrains et édifices dont la cession paraît nécessaire doit être déposé à la mairie, ne comprend pas le jour de l'avertissement et ne doit expirer qu'au terme du huitième jour, c'est-à-dire à minuit.

Annulation, sur le pourvoi du sieur Primbault fils, d'un jugement rendu, le 12 octobre 1883, par le Tribunal civil de Montluçon, au profit de la commune de Cérilly.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Donne défaut contre le maire de la commune de Cérilly, non comparant ;

Et statuant sur le moyen unique du pourvoi :

Vu les articles 5 et 6 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu qu'aux termes de l'article 5 le plan parcellaire des terrains dont la cession paraît nécessaire doit rester déposé pendant huit jours à la mairie de la commune où les propriétés sont situées, afin que chacun puisse en prendre connaissance ;

Attendu que, d'après l'article 6, ce délai ne court qu'à dater de l'avertissement donné collectivement aux parties intéressées de prendre communication du plan déposé à la mairie, dans les formes indiquées par ledit article ;

Attendu que le délai de huit jours ainsi accordé par la loi pour fournir des observations est une garantie du droit de propriété, et qu'il ne peut, dès lors, être abrégé ;

Attendu que ce délai n'est pas complet si, d'une part, on y comprend le jour dont tout ou partie a été employé à l'accomplissement des formalités de l'avertissement, et si, d'autre part, le terme du huitième jour a été fixé à une heure antérieure à minuit ;

Attendu en fait ; 1° que l'avertissement collectif prescrit par

l'article précité a été inséré dans le numéro du journal *la Démocratie de Montluçon*, portant la date du 3 août; 2° qu'au lieu d'annoncer que l'enquête serait ouverte le 4 août pour être close le 11 à minuit, cet avertissement porte que le plan des lieux, ainsi que l'état indicatif des terrains à occuper, tels qu'ils sont désignés sur la matrice cadastrale, resteront déposés à la mairie pendant huit jours, du vendredi 3 août 1883 au 10 du même mois inclusivement, de 9 heures du matin à 5 heures du soir; 3° qu'il résulte du procès-verbal que, conformément à cet avertissement il a été ouvert le vendredi 3 août 1883, à 9 heures du matin, et clos le vendredi 10 août, à 5 heures du soir;

Attendu, dès lors, que les prescriptions de la loi n'ont pas été accomplies et que, par suite, l'expropriation du terrain des demandeurs a été prononcée en violation des articles de loi susvisés :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 164)

[19 mai 1884.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Tableau des offres. — Plans parcellaires. — Communication aux jurés. — (Ville de Belley.)

Est nulle la décision rendue par un jury d'expropriation, lorsque le procès-verbal des opérations ne constate pas que le tableau des offres et les plans parcellaires ont été mis sous les yeux des jurés.

ARRÊT

La Cour,

. . . . . .

Sur les deux premiers moyens, tirés de la violation de l'article 37 de la loi du 3 mai 1841 :

Vu ledit article ;

Attendu qu'il résulte des énonciations du procès-verbal des opérations du jury d'expropriation de l'arrondissement de Belley, du 28 janvier 1884 : 1° que le tableau des offres et demandes n'a été mis sous les yeux du jury qu'après la clôture des débats, et 2° que, quant au plan parcellaire, si, eu égard à la nature des travaux pour lesquels l'expropriation a été prononcée, avec prise

de possession d'urgence, par le décret du 26 juin 1883, ce plan a pu être remplacé par celui qu'avait dressé le chef du génie le 29 mai précédent, et qui est demeuré annexé au décret en vertu d'une de ses prescriptions formelles, ce dernier plan n'a jamais été placé sous les yeux du jury ; que, par conséquent, il n'a point été satisfait aux prescriptions substantielles de l'article 37 de la loi du 3 mai 1841 :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le troisième moyen.

Casse, etc.

(N° 165)

[19 mai 1884.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Mandat. — Excès de pouvoir. — (Sieurs Trochet et Farnault-Dumesnil.)

Le jury doit se borner à fixer l'indemnité due à raison des propriétés désignées dans le jugement d'expropriation sans modification, à moins d'un consentement valablement donné par toutes les parties. Toute prétention contraire ne constitue ni un litige ni une contestation sur le fond du droit, dans le sens de l'article 39, § 4, de la loi du 3 mai 1841, et ne saurait donner lieu à la fixation d'une indemnité hypothétique.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Donne défaut contre les époux Farnault, et statuant sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 39, alinéa 4°, de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu que le jugement qui prononce l'expropriation pour cause d'utilité publique désigne les propriétés expropriées et commet un magistrat pour remplir les fonctions de directeur du jury chargé de fixer l'indemnité ; que les pouvoirs du jury sont donc clairement définis ; qu'ils se bornent à fixer l'indemnité due à raison des propriétés comprises dans le jugement d'expropriation, sans restriction, extension ou modification, à moins d'un consentement valablement donné par toutes les parties ; que toute prétention contraire ne constitue ni un litige ni une contestation sur le fond du droit, dans le sens de l'article 39 susvisé, et ne saurait donner lieu à la fixation d'une indemnité hypothétique ;

Attendu, en fait, que Trochet et les époux Farnault, ses fermiers, avaient été expropriés de parcelles de terre expressément désignées ; qu'aucun doute à cet égard n'était élevé sur le sens et la portée du jugement d'expropriation ; que, par leurs conclusions, les défendeurs au pourvoi réclamaient, en dehors de l'indemnité afférente aux parcelles expropriées, d'autres allocations à raison de la démolition d'une passerelle et de la suppression d'une servitude d'abreuvage qui n'étaient pas comprises dans le jugement d'expropriation et que Trochet prétendait lui appartenir ;

Attendu que l'État soutenait, par ses conclusions, que les objets pour lesquels Trochet et ses fermiers demandaient la fixation d'indemnités hypothétiques n'étaient pas compris au jugement d'expropriation et que le jury n'avait pas à en connaître ; que ces conclusions sont exclusives de tout consentement ; que, néanmoins, le jury, en dehors de l'indemnité résultant de la privation des douze parcelles dont le jugement prononçait l'expropriation, a fixé des indemnités hypothétiques à raison du préjudice éventuel causé par la démolition de la passerelle et de la suppression de l'abreuvage ; qu'en statuant comme il l'a fait le jury a commis un excès de pouvoir, faussement appliqué et, par suite, violé l'article de loi susvisé ;

Et attendu que l'indemnité principale a été régulièrement prononcée ; que les chefs de demande sont divisibles :

Par ces motifs, casse et annule, mais en ce qui touche seulement les indemnités éventuelles, etc.

(N° 166)

[10 juin 1884.]

Chemins de fer. — Transport de Marchandises. — Clause de non-garantie. — Avaries. — Preuve. — (Directeur des usines de Sougland et autres.)

Lorsqu'une marchandise a voyagé aux conditions d'un tarif spécial, portant que la compagnie ne répond pas des avaries de route, c'est à l'expéditeur qu'il incombe de faire la preuve des fautes imputables à ladite compagnie. Ce dernier a satisfait à cette obligation lorsque l'arrêt déclare que les avaries ont eu pour cause la maladresse ou l'imprudence des agents de la compagnie dans le maniement des marchandises confiées à leurs soins.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen unique du pourvoi :

Attendu que, si le tarif spécial n° 35 des transports à petite vitesse des chemins de fer de l'Est porte que la compagnie ne répond pas des avaries de route, cette clause ne saurait avoir pour effet d'affranchir ladite compagnie des fautes qui seraient reconnues avoir été commises par elle ou ses agents ; qu'il en résulte seulement que la preuve de ces fautes reste à la charge de ceux qui les invoquent ;

Attendu que, pour rendre la compagnie de l'Est responsable des avaries éprouvées par les objets-fonte expédiés en bon état d'emballage, le 18 avril 1882, par Remy à Dormoy, de la gare de Pont-à-Mousson à celle d'Hirson, l'arrêt attaqué déclare que ces avaries ont pour cause la manière maladroite et imprudente avec laquelle les employés de la compagnie ont procédé aux opérations de chargement, arrimage et déchargement desdites marchandises, ainsi que cela résulte des circonstances de la cause et particulièrement de la nature des avaries constatées ;

Attendu qu'en déduisant ainsi de circonstances de fait souverainement constatées par la cour d'Amiens, notamment de la nature de l'avarie comparée aux bonnes conditions de l'emballage, la maladresse et l'imprudence des agents dans le maniement des marchandises confiées aux soins de la compagnie, l'arrêt attaqué a suffisamment établi la faute qu'elle relève à la charge de cette dernière, et n'a, par suite, violé aucune des dispositions de loi invoquées par le pourvoi :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 167)

[11 juin 1884.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Excès de pouvoir. — Dommage éventuel. — (Epoux Dorey et autres.)

Le jury commet un excès de pouvoir quand il comprend dans l'indemnité qu'il alloue la réparation d'un dommage éventuel et incertain qui n'est pas la conséquence directe, immédiate et nécessaire de l'expropriation, mais qui ne peut être que le résultat de l'exécution des travaux publics en vue desquels l'expropriation a eu lieu.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen unique :

Vu l'article 38, § 3, de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu, en droit, que l'indemnité du propriétaire ne doit comprendre que le dommage actuel et certain causé par l'expropriation elle-même, et qu'elle ne peut s'étendre à un dommage incertain et éventuel qui ne serait pas la conséquence directe, immédiate et nécessaire de cette expropriation ; que, ce principe étant d'ordre public, le moyen tiré de sa violation peut être invoqué pour la première fois devant la Cour de cassation ;

Attendu, en fait, que les consorts Rouxel, à propos de l'expropriation dont il s'agit, avaient réclamé une indemnité totale de 19 673f,90 se rattachant à des causes différentes au nombre de cinq ; que, notamment, sur un quatrième chef de conclusions, ils demandaient une indemnité de 6 000 francs pour un préjudice ainsi exposé : « Dépréciation qui résultera de l'établissement de la ligne et du passage des trains pour le surplus de la propriété. La maison et le jardin laissés par la marine se trouveront en contre-bas de plusieurs mètres de la voie ferrée, privés en grande partie d'air et de lumière, et exposés à recevoir l'écoulement des eaux de la ligne. Il est évident que, dans ces conditions, ils ne pourront se louer que bien difficilement, d'autant plus que le remblai s'appuyant directement contre le pignon de la maison d'habitation, cette dernière sera exposée à des trépidations continuelles et par suite compromise dans sa solidité » ;

Attendu que plusieurs des dommages prévus dans ce quatrième chef de conclusions étaient éventuels et incertains et qu'ils devaient être attribués non à l'expropriation, mais bien à l'exécution des travaux du chemin de fer ou même à son exploitation ;

Que, néanmoins, le jury en allouant une indemnité totale de 14 500 francs, et ce, pour toutes causes énumérées dans lesdites conclusions, a tenu compte par cela même de ce quatrième chef d'indemnité ;

Qu'il a commis ainsi un excès de pouvoir et violé par fausse application l'article susvisé ;

Attendu, en outre, qu'il est impossible de déterminer dans quelle mesure il a fait entrer cette cause de dommage comme élément dans l'indemnité qu'il a accordée :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 168)

[25 juin 1884.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Livraison. — Bestiaux. — (Sieurs Fénéon.)

Les bestiaux ne font pas partie des denrées destinées à l'approvisionnement des marchés de la ville de Paris, au profit desquelles l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 établit une exception aux délais qui régissent la délivrance aux destinataires des marchandises arrivées pendant la nuit.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Donne défaut contre Fénéon;

Et sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 5 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866;

Attendu qu'aux termes de cet article les destinataires ne peuvent exiger la délivrance des marchandises arrivées pendant la nuit que deux heures après l'ouverture de la gare, règlementairement fixée du 1er avril au 30 septembre à 6 heures du matin, que le paragraphe 4 dudit article ne fait exception à cette règle générale que pour le lait, les fruits, la volaille, la marée et autres denrées destinées à l'approvisionnement de la ville de Paris, lesquels doivent être mis de nuit comme de jour à la disposition des destinataires.

Attendu que les bestiaux ne sont pas compris nommément dans ces désignations; que, on ne peut les comprendre dans l'expression *et autres denrées*, la comparaison de l'article 5 avec les autres articles du même arrêté démontrant que les animaux y sont toujours distingués des denrées, marchandises et autres objets dont il s'occupe;

Attendu qu'il résulte des constatations en fait du jugement attaqué que l'expédition demandée par Fénéon, le 24 août, a été remise au destinataire le 28 à 8 heures du matin, dans le délai réglementaire, deux heures après l'ouverture de la gare;

Attendu que, s'il est énoncé dans ce jugement que la première expédition faite le 13 août n'a été remise le lendemain matin au destinataire qu'à 9 heures, il n'est point constaté que celui-ci se soit présenté à la gare plus tôt pour recevoir livraison des mar-

chandises arrivées pendant la nuit et qu'elle lui ait été refusée; qu'à cet égard encore le jugement n'établit point que la compagnie ait manqué à son obligation de mettre les marchandises arrivées pendant la nuit à la disposition du destinataire deux heures après l'ouverture de la gare; qu'en condamnant dans ces circonstances la compagnie à des dommages-intérêts pour retard dans l'exécution du contrat de transport le jugement attaqué a violé les dispositions précitées :

Par ces motifs, casse, annule, etc.

(N° 169)

[25 juin 1884.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avaries. — Clause de non-garantie. — Prescription. — (Sieur Caraguel aîné).

On ne saurait voir un acte interruptif de prescription ni une renonciation au bénéfice d'un tarif spécial stipulant qu'une compagnie ne répond pas des avaries de route, dans ce fait qu'au moment de la livraison des marchandises ou même postérieurement les agents de ladite compagnie auraient constaté, au dos des lettres de voiture, l'existence d'avaries et consenti au destinataire les plus expresses réserves.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Vu les articles 2248 du Code civil, 108 et 103 du Code de commerce et le tarif spécial P. n° 4 de la compagnie du Midi;

Attendu qu'il appert du jugement attaqué que Caraguel n'a formé sa demande en dommages-intérêts pour cause d'avaries contre la compagnie des chemins de fer du Midi à raison des transports dont elle a été chargée pour son compte, à l'exception toutefois de deux expéditions, que plus de six mois après la livraison des colis;

Attendu, d'autre part, qu'en ce qui concerne ces deux dernières expéditions la compagnie soutenait dans ses conclusions qu'elles avaient été faites aux conditions du tarif spécial P. n° 4, qui dispose que la compagnie ne répond pas des avaries de route;

Attendu que ce fait n'a pas été contesté par le tribunal; que, pour rejeter l'exception de prescription formulée à l'égard des anciens transports et celle de non-garantie invoquée relativement

aux deux dernières expéditions, il s'est fondé sur ce qu'au moment de la livraison et quelquefois après les agents de la Compagnie avaient constaté au dos des lettres de voiture l'existence des avaries et consenti à Caraguel les plus expresses réserves ;

Mais attendu qu'en faisant ces constatations et en accordant ces réserves, qu'elle ne pouvait pas d'ailleurs refuser, la compagnie n'a pas reconnu le droit du destinataire à une indemnité ; qu'on ne saurait donc y voir un acte interruptif de prescription, ni une renonciation au bénéfice d'un tarif spécial qui, en cas d'avaries ne permettait d'en rendre la compagnie responsable qu'autant qu'elles seraient le résultat d'une faute de ses agents ; que la preuve de cette faute incombait à Caraguel et ne ressort d'aucun des motifs du jugement dénoncé ;

D'où il suit qu'en statuant ainsi qu'il l'a fait le tribunal a faussement appliqué les articles 2248 du Code civil et 103 du Code de commerce et formellement violé l'article 108 du même Code ainsi que le tarif ci-dessus visé :

Par ces motifs, donne défaut contre le défendeur,

Casse et annule en ce qui concerne les chefs relatifs aux avaries, etc.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 170)

[22 juillet 1885].

A MM. les Administrateurs de la Compagnie d.....

Chemins de fer. — Épidémie cholérique. — Transport des fruits et légumes.

Messieurs, des difficultés se sont élevées sur l'interprétation à donner, notamment en ce qui concerne le raisin, au décret du 2 juillet 1885, interdisant l'importation d'Espagne en France, par les frontières de terre et de mer, des fruits et légumes poussant dans le sol ou à niveau du sol.

M. le Ministre du Commerce a fait examiner la question par le Comité de Direction des services de l'hygiène, et, sur l'avis de ce Comité, il a décidé d'appliquer au raisin l'interdiction prononcée par le décret sus-visé parce que, d'après le mode de culture usité en Espagne, une partie des grappes touche le sol. La mesure aura son effet à dater du 20 juillet courant.

Les raisins secs ne sont d'ailleurs pas compris dans l'interdiction, et le passage en transit des raisins frais, dans des boîtes ou dans des wagons plombés, restera autorisé.

J'ai l'honneur, Messieurs, de porter ces dispositions à votre connaissance, en vous priant de donner les ordres nécessaires pour en assurer l'exécution.

Veuillez m'accuser réception de la présente circulaire.

Recevez, Messieurs, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
Pour le Ministre et par autorisation:
Le Conseiller d'État en service ordinaire,
Directeur des chemins de fer,
Signé : A. PICARD.

(N° 171)

[5 août 1885.]

A M. le Préfet du département d.....

Chemins de fer construits par l'État. — Envoi de pièces nécessaires pour le règlement des comptes d'entreprises.

Monsieur le Préfet, le Conseil général des Ponts et Chaussées est souvent appelé à interpréter les clauses des entreprises auxquelles donne lieu l'exécution des chemins de fer construits par l'État, soit qu'il s'agisse de propositions tendant au règlement amiable des décomptes, soit qu'il y ait lieu d'examiner les réclamations contentieuses des entrepreneurs.

Or, il a été remarqué que dans beaucoup de cas, MM. les Ingénieurs oublient de joindre à leurs rapports les pièces écrites qui ont servi de base aux marchés, et dont l'examen est cependant utile pour l'étude des questions soulevées.

Il est donc indispensable, pour éviter tout retard dans l'expédition des avis du Conseil général des Ponts et Chaussées, que MM. les Ingénieurs n'envoient à l'Administration centrale que des dossiers renfermant tous les éléments d'appréciation nécessaires.

J'ai, en conséquence, décidé qu'à l'avenir, MM. les Ingénieurs devront s'assurer que tous les dossiers qui me seront adressés pour le règlement des comptes d'entreprises, contiennent une copie certifiée conforme du devis et cahier des charges, du bordereau des prix de l'adjudication, et de tous les bordereaux de prix supplémentaires approuvés au cours de l'exécution des travaux.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
DEMÔLE.

PERSONNEL.

(N° 172)

Août 1885.

I. — INGENIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 7 juillet 1885. — Sont promus ou nommés dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre des Travaux Publics) :

Au grade de Commandeur :

M. Planchat, Inspecteur Général de 1re classe, Directeur de l'École nationale des Ponts et Chaussées.

Au grade d'Officier :

MM. Colle, Inspecteur Général de 2e classe ;
Guillemain, Inspecteur Général de 2e classe ;
Robaglia, Inspecteur Général de 2e classe.

Au grade de Chevalier :

MM. Mauranges, Ingénieur en Chef de 2e classe ;
Haag, Ingénieur en Chef de 2e classe ;
Pot, Ingénieur en Chef de 2e classe ;
Mazoyer, Ingénieur ordinaire de 1re classe ;
Modelski, Ingénieur ordinaire de 1re classe ;
Rivoire-Vicat, Ingénieur ordinaire de 1re classe ;
de Thélin, Ingénieur ordinaire de 1re classe ;
Chastellier, Ingénieur ordinaire de 1re classe ;

Bouzigues, Ingénieur ordinaire de 1re classe;
Rottival, Sous-Ingénieur;
Gaffiot, Sous-Ingénieur.

Décret du 7 juillet. — **M. Gay** (Jean-Baptiste), Ingénieur en Chef de 1re classe est nommé Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de l'Agriculture).

Décret du 8 juillet. — **M. Fournier** (Charles-Antoine), Inspecteur Général de 2e classe est nommé Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de la Guerre).

Idem. — **M. Jenner** (Charles-Ignace), Ingénieur en Chef de 1re classe est nommé Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de la Marine et des Colonies).

2° NOMINATIONS.

Arrêté du 2 juillet. — Sont nommés Sous-Ingénieurs, pour prendre rang à dater du 1er juillet 1885, les Conducteurs principaux faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire dont les noms suivent :

M. **Bonneau** (Félix), attaché, à la résidence d'Avesnes, aux services ordinaire du département du Nord et de la navigation de la Belgique vers Paris.

M. **Renout** (Victor), attaché, à la résidence du Havre, aux services ordinaire et maritime du département de la Seine-Inférieure.

M. **Capuron** (Augustin), chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Rochefort.

M. **Lalo** (Amable), détaché au service municipal de la Ville de Paris.

Décret du 11 juillet. — Sont nommés Ingénieurs ordinaires de 3e classe pour prendre rang à dater du 1er juillet 1885, les Élèves-Ingénieurs hors de concours dont les noms suivent :

MM. **Veilhan**,
Gauckler,
Jacquerez,
Baratte,
Quinquet,
Gauthier,
Jannin,
Charguéraud,
Lévesque,
Faure,
Legay,
Biette,
Le Grain,

MM. **Pierret**,
Fontaneilles,
Alby,
Havé,
Armand,
Bourgougnon,
Locherer,
de Fages de Latour,
Delebecque,
D'Ocagne,
Thual,
Reuss,
Échappé.

3° AVANCEMENTS.

Arrêté du 9 juillet 1885. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er juillet 1885, les Ingénieurs ordinaires de 2e classe dont les noms suivent, savoir :

MM. **Paris**,
Bonneau (Martin),
Widmer (Maurice),
Hugues,
Pinat.
Cadart (Gustave),
Baldy,
Draux,
Monestier,
Gilliot,
Maurer,
Küss,

MM. **Toulon**,
Hérard,
Ribiére.
Clerc,
Debray,
Belleville,
Limasset,
Sampité,
de Volontat,
Morard,
Burger,
Lecœur.

Arrêté du 9 juillet. — Sont élevés à la 2e classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er juillet 1885, les Ingénieurs ordinaires de 3e classe dont les noms suivent, savoir :

MM. **Humbert** (Adolphe),
Lebert,
Bachy,
Batard-Razelière,
Préverez,
Regimbeau,
Fouan,
Devos,
Frossard (Charles),
Nanot,

MM. **Guiotton**,
Lion,
Tavera,
Gérardin,
Lestorey de Boulongne,
Desprez,
Mondet,
Lauriol,
Résal (Eugène),
Sittler.

4° SERVICES DÉTACHÉS.

Arrêté du 9 juillet 1885. — M. **Jullidière**, Ingénieur ordinaire de 3e classe détaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Toulon, est chargé de la Direction du service des Travaux publics et du Contrôle des travaux du chemin de fer et du port de la Réunion, en remplacement de M. **Debette**, décédé.

M. **Jullidière** continuera d'être considéré comme étant en service détaché au Ministère de la Marine et des Colonies.

5° CONGÉS.

Décision du 3 juillet 1885. — Un congé de trois mois est accordé pour raisons de santé, à **M. Lefort**, Ingénieur en Chef de 2e classe, précédemment détaché au service municipal de Lyon, et remis à la disposition de l'Administration par le Maire de cette ville.

Arrêté du 6 juillet. — Une prolongation de congé d'un an sans traitement est accordée pour affaires personnelles à **M. Weiss** (Georges), Ingénieur ordinaire de 3e classe.

6° DISPONIBILITÉ.

Arrêté du 21 juillet 1885. — **M. Fabre**, Ingénieur en Chef de 2e classe, en congé, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé.

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. Peloux (Jules), Ingénieur en Chef de 1re classe. M. **Peloux** prend le titre d'Inspecteur Général honoraire.	9 juillet 1885.
M. Cirodde (Alfred), Ingénieur en Chef de 1re classe. M. **Cirodde** prend le titre d'Inspecteur Général honoraire.	13 juillet 1885.
M. Lesguillier (Jules-Désiré), Ingénieur en Chef de 1re classe.	15 juillet 1885.
M. Pugnière (Louis-Émile), Ingénieur en Chef de 1re classe. . . . . M. **Pugnière** prend le titre d'Inspecteur Général honoraire.	17 juillet 1885.
M. Oury (Julien), Sous-Ingénieur.	27 juillet 1885.
M. Toussaint (Claude), Sous-Ingénieur.	14 août 1885.

8° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Chervet, Ingénieur ordinaire de 3e classe. . .	20 juin 1885.
M. Bellot (Ernest), Inspecteur Général de 2e classe.	2 juillet 1885.
M. Michelot (Paul), Ingénieur en Chef de 1re classe en retraite.	19 juillet 1885.

9° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 24 juin 1885. — M. **Barthaud** (Jean), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Saint-Nazaire, est chargé, à la résidence de Tarbes, de l'arrondissement de l'Est, du service ordinaire du département des Hautes-Pyrénées en remplacement de M. **Boudat**, retraité.

M. **Barthaud** continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 27 juin. — La section de la ligne de Casteljaloux à Roquefort comprise entre Bergonce et Roquefort (Études et travaux) est distraite des attributions de M. **Pettit** (Georges), Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Mont-de-Marsan, et rattachée au service de M. **Pugens**, Ingénieur en Chef à Agen, déjà chargé de la section de Casteljaloux à Bergonce.

La gare de bifurcation de Gabaret, actuellement comprise dans le service de la ligne de Bazas à Eauze (M. **Pugens**, Ingénieur en Chef) est rattachée au service d'études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan (M. **Pettit**, Ingénieur en Chef).

Par suite des dispositions ci-dessus, la section de la ligne de Casteljaloux à Roquefort, comprise entre Bergonce et Roquefort, formera le 5e arrondissement du service de chemins de fer de M. l'Ingénieur en Chef **Pugens** (M. **Bernis**, Conducteur de 1re classe faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Mont-de-Marsan).

La gare de bifurcation de Gabaret est rattachée au 1er arrondissement du service de chemins de fer de M. l'Ingénieur en Chef **Pettit** (M. **Bernis**, Conducteur faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Mont-de-Marsan).

Idem. — M. **Choquet**, Ingénieur en Chef de 2e classe chargé, à la résidence de Paris, du service de la 2e section de la navigation de la Seine, est attaché de nouveau au service du Contrôle de l'expoitation des chemins de fer du Midi, en remplacement de M. **Cendre**, mis en congé renouvelable.

M. **Choquet** conserve d'ailleurs ses attributions actuelles.

Idem. — M. **Weill**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Tours, réunira à ses attributions le 4e arrondissement (ligne de Loudun à Châtellerault — Études et travaux d'infrastructure et de superstructure) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef de **Ponton d'Amécourt** en remplacement de M. **Morisson** dit

Lacombe, Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Châtellerault, qui reste exclusivement attaché au service ordinaire du département de la Vienne.

Arrêté du 1er juillet. — Le 2e arrondissement (M. **Toussaint**, Sous-Ingénieur à Saint-Claude) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Picquenot** est supprimé.

Les lignes composant cet arrondissement sont rattachées, savoir :

1° Ligne de : Tancua à Saint-Claude, au 6e arrondissement (M. **Favier**, Chef de section faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Champagnole);

2° Ligne de : Saint-Claude à La Cluse — section de Saint-Claude à la limite du département de l'Ain, au 3e arrondissement (M. **Monnet**, Ingénieur ordinaire à Bourg).

Les 3e, 4e, 5e et 6e arrondissements actuels prendront respectivement les nos 2, 3, 4 et 5.

Arrêté du 2 juillet. — M. **Pérouse**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Paris, au service de la navigation de la Seine — 2e section, et au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord — (1re section), est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Peloux**, admis à faire valoir ses droits à la retraite, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Drôme,

2° Service de chemins de fer de Nyons à Pierrelatte, Crest à Aspres-les-Veynes.

M. **Pérouse** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — M. **Picquenot**, Ingénieur en Chef de 1re classe chargé du service ordinaire du département du Jura et d'un service de chemins de fer, est attaché comme Secrétaire, au service de la 3e section du Conseil Général des Ponts et Chaussées en remplacement de M. **Cirodde** (Alfred), admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — Les trois Ingénieurs attachés au Secrétariat de la 3e section du Conseil Général des Ponts et Chaussées (Construction des chemins de fer) auront chacun le titre de Secrétaire.

Leurs attributions sont réparties comme il suit :

1° Réseaux du Nord et de l'Est (contrôles et 16e inspection).

Réseaux algériens (15e inspection).

Chemins de fer de la Corse (7e inspection).

M. de **Basire**, Ingénieur en Chef de 1re classe.

2° Réseaux d'Orléans et de l'État (contrôles, 19e et 20e inspections).

Réseau du Midi (contrôle et 18e inspection).

M. **Picquenot**, Ingénieur en Chef de 1re classe.

3° Réseau de l'Ouest (contrôle et 21° inspection).

Réseau de Paris-Lyon-Méditerranée (contrôle et 17e inspection).

Chemins de fer compris dans la 1re inspection.

M. **Lavollée**, Ingénieur ordinaire de 1re classe.

Arrêté du 2 juillet. — M. **Nicou**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Haute-Loire et d'un service de chemins de fer, est chargé, à la résidence d'Orléans, du service de la 3e section de la navigation de la Loire, en remplacement de M. **Sainjon**, promu Inspecteur Général de 2e classe.

Idem. — M. **Denys**, Ingénieur en Chef de 2e classe chargé du département de la Haute-Saône, et d'un service de chemins de fer, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Pugnière**, admis à faire valoir ses droits à la retraite :

1° Service ordinaire du département des Vosges;
2° Canal de l'Est (branche Sud);
3° Chemins de fer de : Gray à Jussey,
Jussey à Épinal (Darnieulles) avec raccordement sur le canal de l'Est,
Saint-Maurice-sur-Moselle à Bussang,
Is-sur-Tille à Gray.

Idem. — M. **Ribaucour**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence d'Aix, au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gay**, est chargé du service ordinaire du département de la Haute-Saône et du chemin de fer de Lure à Loulans-les-Forges par Villersexel, en remplacement de M. **Denys**.

M. **Ribaucour** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 4 juillet. — La section de la ligne de Saint-Claude à La Cluse comprise entre Oyonnax et La Cluse est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, savoir :

A la 5e section d'Ingénieur en Chef,

Aux premiers arrondissements d'Ingénieurs ordinaire des Ponts et Chaussées et des Mines.

Idem. — La ligne d'Angers à La Flèche est rattachée pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans, savoir :

A la 2e section d'Ingénieur en Chef,

Au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées,

Au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines.

Arrêté du 6 juillet. Les trois premiers arrondissements du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lanteirés**, sont réorganisés comme il suit :

1er *Arrondissement :*

Lignes de : Cahors à Capdenac (Études et travaux d'infrastructure — Contrôle des travaux de superstructure),
— Montauban à Brive — section de Montauban à Cahors (liquidation),
— Raccordement de la ligne de Cahors à Capdenac avec celle de Brive au Lot (Études et travaux d'infrastructure — Contrôle des travaux de superstructure.)

M. **Heurtault**, Ingénieur ordinaire à Cahors.

2e *Arrondissement :*

Lignes de : Montauban à Brive — section de Cahors à la limite du département de la Corrèze (Études et travaux d'insfractructure — Contrôle des travaux de superstructure),
— Cahors à Moissac (Études).

M. **Couvrat-Desvergnes**, Ingénieur ordinaire à Cahors.

3e *Arrondissement :*

Lignes de : Montauban à Brive — section de la limite du département de la Corrèze à Brive (Études et travaux d'infrastructure — Contrôle des travaux de superstructure),
— d'Aurillac à Saint-Denis — section de la limite du département du Cantal à Saint-Denis (Études et travaux d'infrastructure — Contrôle des travaux de superstructure),
— Saint-Denis au Buisson — section de Saint-Denis à Souillac (Études et travaux d'infrastructure — Contrôle des travaux de superstructure).
— Tulle à Aurillac (Études).

M. **Marchat**, Ingénieur ordinaire à Brive.

Arrêté du 9 juillet. — M. **Picard** (Édouard), Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Dax, au service ordinaire

et au service maritime du département des Landes, au service du canal de l'Adour à la Garonne, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pettit** et au service des études et travaux relatifs au régime général du bassin de l'Adour — 3e section, est attaché, à la résidence d'Alger, au service ordinaire du département d'Alger et au Contrôle de l'exploitation des lignes d'Alger à Orléansville et d'Orléansville à Oran, en remplacement de M. **Chervet**, décédé.

Arrêté du 11 juillet. — M. **Moron**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence d'Annecy, au service ordinaire du département de la Haute-Savoie et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Koziorowicz**, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Picquenot** appelé à un autre service :

1° Service ordinaire du département du Jura;

2° Service des chemins de fer de :

Tancua à Saint-Claude,

Verges à Jeurre,

Dôle à Poligny,

Lons-le-Saulnier à Champagnole,

Champagnole à Tancua avec embranchement sur Morez,

Travaux d'agrandissement et d'aménagement des gares de Dôle, Poligny et La Cluse.

M. **Moron** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — M. **Revol**, Ingénieur en Chef de 2e classe en congé renouvelable est remis en activité et chargé des services ci-après désignés en remplacement de M. **Nicou**, appelé à un autre service :

1° Service ordinaire du département de la Haute-Loire;

2° Service des études et travaux du chemin de fer de Mende au Puy.

Arrêté du 17 juillet. — M. **Mazoyer-Lagrange**, Inspecteur Général de 1re classe, est chargé de l'Inspection du service municipal de la Ville de Paris, en remplacement de M. **Pascal**, relevé de ce service sur sa demande.

Arrêté du 21 juillet. — M. **Métour**, Conducteur de 2e classe, Élève-externe diplômé de l'École nationale des Ponts et Chaussées, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Mascara et attaché au Contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Arzew à Saïda et au Contrôle des travaux de la ligne d'Aïn-Thizy à Mascara, en remplacement de M. **Poisson**, précédemment appelé à un autre service.

M. **Métour** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 21 *juillet.* — M. **Charbonnel**, Conducteur de 2e classe, Élève-externe diplômé de l'École nationale des Ponts et Chaussées est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Gray, en remplacement de M. **Oury** admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. **Charbonnel** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Idem. — M. **Péniguel**, Conducteur de 2e classe, Élève-externe diplômé de l'École nationale des Ponts et Chaussées est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Saint-Nazaire, en remplacement de M. **Barthaud** appelé à un autre service.

M. **Péniguel** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

II. — CONDUCTEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 7 *juillet* 1885. — M. **Donnet** (Michel), Conducteur principal est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre des Travaux Publics).

Décret du 25 *juillet* 1885. — M. **Masson** (Louis), Conducteur de 2e classe est nommé Chevalier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre du Commerce).

2° NOMINATION.

Arrêté du 26 *juillet* 1885. — M. **Sauret** (Emile), Candidat déclaré admissible, est nommé Conducteur de 4e classe au service de l'hydraulique agricole, dans le département de l'Ariège.

Il est placé dans la situation de service détaché.

3° AVANCEMENTS.

27 *juin* 1885. — M. **Henry** (Léopold), Conducteur de 2e classe détaché au service municipal de la Ville de Paris, est élevé à la 1re classe de son grade.

11 *juillet.* — M. **Montel** (Numa), Conducteur de 1re classe attaché au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône et au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (3e section), est nommé Conducteur principal.

4° SERVICES DÉTACHÉS.

27 *juin* 1885. — M. **Rollandin** (Claude), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Rhône, au service des études et travaux des chemins de fer de Firminy à Annonay et du Pertuiset à Saint-Just-sur-Loire, est autorisé à entrer au service de la voirie départementale de la province d'Alger.

Il est placé dans la situation de service détaché.

4 *juillet*. — M. **Bastien** (Hippolyte), Conducteur de 2e classe attaché, au service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle, est mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture pour être employé au service de l'hydraulique agricole dans le même département.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Leroux** (Léopold), Conducteur de 2e classe en congé sans traitement, est autorisé à accepter l'emploi d'Inspecteur des travaux d'architecture au service de l'Administration municipale de la Ville de Rouen.

Il est placé dans la situation de service détaché.

8 *juillet*. — M. **Cadiat** (Louis), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la 1re section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies pour être employé au service des Travaux publics au Tonkin.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Hugot** (Augustin), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de l'Aube, au service de la navigation de la Seine (1re Section. — 1re Division) est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies pour être employé au service des Travaux publics au Tonkin.

Il est placé dans la situation de service détaché.

M. **Hugot** est d'ailleurs élevé à la 1re classe de son grade.

5° CONGÉ.

1er *juillet* 1885. — Un congé d'un an sans traitement est accordé, pour affaires personnelles, à M. **Gateau** (Amédée), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Seine, au service spécial de centralisation des justifications relatives à l'emploi du matériel fixe approvisionné par l'État pour la construction des chemins de fer.

6° CONGÉS RENOUVELABLES.

18 *juin* 1885. — M. **Hermet** (Ferdinand), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester attaché au service de la Compagnie de l'Est-Algérien, à la résidence de Batna.

18 *juin*. — M. **Combacal** (Joseph), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des ciments Désiré Michel, de Marseille, à la résidence de Perpignan.

7° DISPONIBILITÉ.

1er *juillet* 1885. — M. **Bousquet** (Eugène), Conducteur de 1re classe attaché au service ordinaire du département du Cher, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé.

8° DÉMISSIONS.

17 *juillet* 1885. — Est acceptée la démission de M. **Michel** (Marius), Conducteur de 4e classe en congé renouvelable de cinq ans, au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Idem. — Est acceptée la démission de M. **Barbier** (Albert), Conducteur de 3e classe en congé renouvelable de cinq ans à Nancy.

9° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Gérard** (Constant), Conducteur de 1re classe en congé sans traitement	1er juin 1885.
M. **Silvestre** (Alfred), Conducteur principal, Bouches-du-Rhône, service ordinaire.	1er juillet 1885.
M. **Gasquy** (Eugène), Conducteur de 1re classe, en disponibilité avec demi-traitement.	1er juillet 1885.
M. **Heuzé** (Hippolyte), Conducteur principal, Morbihan, service ordinaire.	1er août 1885.
M. **Gresset** (Emmanuel), Conducteur principal, Doubs, service du canal du Rhône au Rhin. . .	6 août 1885.
M. **Malbé** (Jules), Conducteur principal, Seine-et-Oise, service ordinaire.	9 août 1885.

M. **Grandou** (Élie), Conducteur de 4e classe, en congé illimité, ... 28 août 1885.

10° DÉCÈS.

Date du décès

M. **Ruault** (Émile), Conducteur de 2e classe en congé renouvelable au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama. . . . . 29 mai 1885.

M. **Malau** (Pierre), Conducteur de 2e classe faisant fonctions d'Ingénieur, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Draguignan-Ouest (Var). . . . . 21 juin 1885.

M. **Georget** (Adolphe), Conducteur de 1re classe, Mayenne, service ordinaire. . . . . 5 juillet 1885.

M. **Dupré** (Antoine), Conducteur de 2e classe, Allier, service ordinaire. . . . . 7 juillet 1885.

11° DÉCISIONS DIVERSES.

30 *juin* 1885. — M. **Dard** (Germain), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Côte-d'Or, au service du canal de Bourgogne, passe, dans le département de Saône-et-Loire, au service du canal du Centre.

4 *Juillet.* — M. **Blanquet** (Pierre), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département de l'Eure, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Georges, à Evreux, même département.

Idem. — M. **Metzner** (Paul), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Eure, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Georges, à Evreux, passe au service ordinaire du même département.

6 *juillet.* — M. **Barut** (Jules), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Haute-Savoie, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Koziorowicz**, passe au service ordinaire du département de la Savoie.

Idem. — M. **Vallée** (Jules), Conducteur de 3e classe attaché au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et remis à la disposition de l'Administration, est attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service des études et travaux de la ligne de Nantes à Segré.

6 *juillet.* — M. **Mazauric** (Pierre), Conducteur de 4e classe atta-

ché, dans le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer de Mazamet à Bédarieux, passe dans le département de l'Hérault, même service.

6 *juillet.* — M. **Vidal** (Auguste), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département des Hautes-Pyrénées, au service du bassin de la Neste (inondations), passe, dans le département de la Lozère, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef Lefranc.

11 *juillet.* — M. **Cabaillot** (François), Conducteur de 1re classe en congé renouvelable de cinq ans, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Oise.

Idem. — M. **Eybert** (Léon), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Gard, au service du contrôle des travaux du chemin de fer d'Alais au Rhône, passe, dans le département de d'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan.

Idem. — M. **Eybert** (Emile), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Gard, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albi au Vigan, passe, dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan.

Idem. — M. **Nicolas** (Étienne), Conducteur de 2e classe attaché au service ordinaire du département du Gard, est attaché en outre au service des études et travaux du chemin de fer d'Anduze à Saint-Jean-du-Gard.

Idem. — MM. **Maliverney** (Adolphe) et **Andrez** (Edouard), Conducteurs de 2e classe attachés, dans le département du Doubs, au service des études et travaux du chemin de fer de Besançon à Morteau, passent au service du canal du Rhône au Rhin, même département.

Idem. — M. **Maudoy** (Eugène), Conducteur de 2e classe en disponibilité, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées.

Idem. — M. **Bigonet** (François), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département du Gard, passe, dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan.

Idem. — M. **Pélissier** (Eugène), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Gard, au service des études et travaux du chemin de fer de Florac au réseau existant, passe au service ordinaire du même département.

17 *juillet.* — M. **Martin** (Théophile), ancien conducteur auxiliaire

des Ponts et Chaussées actuellement Chef de section de 2e classe du cadre auxiliaire, attaché, dans le département de la Charente, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Dupuy** est réintégré dans le Corps des Conducteurs des Ponts et Chaussés avec la 3e classe de ce grade.

M. **Martin** conserve son emploi actuel.

26 *juillet.* — M. **Moiteaux** (Henri), Conducteur de 4e classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, est attaché au service ordinaire du département de l'Orne.

Idem. — M. **Thiriat** (Auguste), Conducteur de 4e classe attaché au service de la navigation de la Saône, passe du département de la Haute-Saône dans le département de la Côte-d'Or.

Idem. — M. **Croixmarie** (Paulin), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département du Loiret, au service de la navigation de la Loire (3e section), est attaché en outre au bureau d'annonce des crues du bassin de la Loire.

Idem. — M. **Hoguet** (Joseph), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département de Maine-et-Loire, passe dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer d'Elne à Arles-sur-Tech.

Idem. — M. **Lebis** (Auguste), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir, passe au service ordinaire du département de Maine-et-Loire.

Idem. — M. **Regnard** (Adolphe), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine (3e section, 1re division) est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux des lignes du Pont de l'Alma à Courbevoie et d'Auteuil à Boulogne.

Idem. — M. **Eymar** (Eugène), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer de Prades à Olette, passe au service ordinaire du département de l'Isère.

Idem. — M. **Fabre** (Lucien), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département du Rhône, passe, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer de Prades à Olette.

30 *juillet.* — M. **Montagné** (Emile), ancien Conducteur des Ponts et Chaussées de 4e classe, actuellement Chef de section auxiliaire de 2e classe attaché, dans le département du Tarn, au

service des études et travaux du chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique, est réintégré dans le Corps des Conducteurs des Ponts et Chaussées avec la 3e classe de ce grade.

M. **Montagné** conserve son emploi actuel.

L'Éditeur-Gérant : DUNOD.

Paris. — Typographie J. LECLERC, 14, rue Delambre.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 173)

[13 août 1885].

Troisième conférence internationale de Berne. — Transport des marchandises par chemins de fer.

A MM. les Administrateurs de la Compagnie d...

Messieurs, M. le Ministre des Affaires Étrangères m'a envoyé copie d'une circulaire adressée par le Conseil fédéral Suisse aux Gouvernements qui ont pris part aux conférences de Berne relatives à l'établissement d'une législation uniforme des transports par voies ferrées.

Le Gouvernement Suisse expose dans cette note que la convocation d'une nouvelle réunion est devenue nécessaire en présence des amendements proposés par l'Allemagne, ce qui implique naturellement, pour les autres Gouvernements, le droit de reprendre leur entière liberté d'action, et il demande aux différents États de soumettre l'ensemble des propositions à un nouvel examen. La troisième conférence s'ouvrirait à Berne le 28 septembre 1885.

J'ai l'honneur de vous informer que j'ai fait examiner l'ensemble des propositions qui m'ont été communiquées par mon collègue et qu'elles ne me paraissent pas de nature à soulever des difficultés.

Quoi qu'il en soit, les représentants de la France à la nouvelle conférence auront à appeler l'attention sur les observations que vous avez présentées par votre lettre du 18 avril 1882, ainsi que sur les contradictions qui existent entre le texte allemand et le texte français du dernier projet de convention.

Mais ces différentes observations ne portent que sur des points de détail, et quelle que soit la décision qui interviendra à leur égard, il ne paraît pas qu'elle puisse motiver un refus d'adhérer au projet de convention. Tout en désirant donc voir obtenir encore certaines améliorations, je pense qu'il y aura lieu pour la France de donner son assentiment au texte qui sera définitivement adopté.

D'après les dernières propositions présentées par l'Allemagne les

lignes de chemins de fer soumises à la Convention internationale devront être portées par chaque État sur une liste annexée au texte de la Convention qui sera arrêtée par la conférence. Je compte porter sur la liste à présenter par la France les réseaux exploités par les grandes Compagnies et celui des chemins de fer de l'État, et je m'empresse de vous en informer, certain que cette désignation ne soulèvera de votre part aucune objection, puisque l'adhésion des six Compagnies aux règles proposées par la conférence de Berne de 1881, a été notifiée à mon département le 6 octobre 1882, par l'Administration des chemins de fer de ceinture.

Recevez, Messieurs, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
Signé : DEMÔLE
Pour ampliation :
Le Conseiller d'État en service ordinaire,
Directeur général des Ponts et chaussées, des Mines et des chemins de fer.

(N° 174)

[24 août 1885.]

Affaires Militaires. — Les cantonniers des routes nationales cessent d'être classés dans la non-disponibilité.

A M... Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à.....

Monsieur l'Ingénieur en chef, l'un de mes prédécesseurs vous a informé, par une circulaire en date du 9 mai 1878 (*), que les cantonniers des routes nationales devaient être classés dans la non-disponibilité lors de leur passage dans l'armée territoriale.

Par une décision en date du 5 mai dernier, M. le Ministre de la Guerre, après entente avec mon département, a prescrit que les cantonniers des routes nationales cesseront d'être considérés comme non disponibles et seront soumis à toutes les obligations du service militaire. Vous n'aurez donc plus à provoquer l'inscription de ces agents sur les contrôles de la non-disponibilité.

Recevez, Monsieur l'Ingénieur en chef, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics
DEMÔLE

(*) Voir *Annales* 1878, p. 870.

(N° 175)

[25 août 1885.]

Routes nationales. — Tableaux de décomposition des dépenses d'entretien. — État de viabilité des chaussées.

A M. Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à.....

Monsieur l'Ingénieur en Chef, à la suite du tableau de décomposition des dépenses d'entretien des routes nationales, dont le modèle a été annexé à la circulaire du 11 mai 1879(*), figure, sous le titre de « *Situation des chaussées* », un tableau faisant connaître l'état de viabilité des chaussées, et dans lequel les longueurs de chaque nature (empierrements ou pavages) sont réparties en trois catégories, suivant que leur état est bon, médiocre ou mauvais.

J'ai pensé, avec la Commission des routes, qu'il y aurait intérêt à préciser davantage l'état des chaussées dont il s'agit, et qu'on pourrait y arriver en inscrivant, en regard des longueurs partielles afférentes aux diverses catégories, des coefficients numériques destinés à faire apprécier le degré de qualité des chaussées d'une manière plus précise et en calculant la proportion pour laquelle chaque catégorie entre dans la longueur totale.

J'ai en conséquence décidé qu'à l'avenir les deux états, dont le modèle est ci-joint, seront substitués à la situation qui termine le tableau de décomposition des dépenses d'entretien. Ces états sont accompagnés d'instructions qui indiquent nettement la manière de les établir, et, à titre d'exemple, on les a remplis à l'aide de données hypothétiques.

Le modèle n° 1 est destiné à recevoir le coefficient attribué à chacun des hectomètres d'une même section de route. Il sera dressé par le conducteur dont la subdivision comprend la section.

La situation annexée à la circulaire du 11 mai 1879 prescrivait de faire la reconnaissance des routes le 1er mai de chaque année. J'ai pensé qu'il était préférable de ne pas fixer ainsi une date uniforme et de laisser à chaque ingénieur la faculté de choisir l'époque la plus convenable pour qu'il puisse se rendre compte de l'état moyen des chaussées. Il ne s'agit pas, en effet, de savoir seulement quel a pu être l'état de la viabilité à un moment donné, mais il convient d'apprécier comment cette viabilité s'est présentée, dans son ensemble, pendant le cours de l'année. C'est pour

(*) Voir *Annales* 1879, p. 925.

cela que l'instruction recommande de choisir le coefficient caractéristique de chaque hectomètre d'après l'état habituel de la chaussée.

Les feuilles du modèle n° 1 dressées par les conducteurs seront remises par eux à l'Ingénieur ordinaire, qui pourra modifier au besoin les coefficients en désaccord avec ses appréciations personnelles.

Les résultats de ces feuilles seront reportés par l'Ingénieur ordinaire sur un autre état (modèle n° 2), où ils seront groupés par route pour l'ensemble de l'arrondissement. Cet état sera remis à l'Ingénieur en Chef qui résumera à son tour, sur une feuille semblable, les résultats fournis par les Ingénieurs ordinaires.

Le modèle n° 2 pourra être utilisé pour le même objet : il suffira d'y substituer les arrondissements aux divisions et le département à l'arrondissement. Il ne sera pas nécessaire de rappeler les constatations précédentes, ni de donner les développements par arrondissement.

Je crois devoir ajouter que je compte sur le zèle de MM. les Ingénieurs pour que l'état de viabilité des chaussées des routes nationales soit constaté dans tous les départements avec le même soin et à la suite d'une étude détaillée et attentive des diverses sections de routes.

Recevez, Monsieur l'Ingénieur en chef, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics.
DEMÔLE.

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS

DÉPARTEMENT

—

ARRONDISSEMENT

—

SUBDIVISION

MODÈLE N° I

ROUTE NATIONALE N°

ÉTAT DE LA VIABILITÉ PAR HECTOMÈTRE
SUR UNE LONGUEUR DE

ANNÉE 188 .

Instruction. — A côté du numéro de chaque hectomètre on inscrit un coefficient de 0 à 20, représentant l'état habituel de la chaussée, conformément au tableau ci-dessous :

1re CATÉGORIE BON	2e CATÉGORIE LAISSANT A DÉSIRER	3e CATÉGORIE MAUVAIS
20. — Parfait.	14,13,12. — Assez bon.	8,7,6. — Médiocre.
19,18. — Très bon.	11,10, 9 — Passable.	5,4,3. — Mauvais.
17,16,15. — Bon.		2,1. — Très-mauvais.
		0. — Impraticable.

Le coefficient est inscrit dans l'une des trois colonnes réservées à chaque nature de chaussée, suivant qu'il est compris dans l'une ou l'autre de ces trois catégories.

Il s'exprime par un nombre entier choisi dans le tableau ci-dessus.

Tous les hectomètres, même incomplets, reçoivent un coefficient.

Lorsque, dans un même hectomètre, le pavage succède à l'empierrement, ou réciproquement, on affecte deux coefficients à cet hectomètre, un par chaque nature de chaussée.

On fait, à la fin du tableau, les totaux des coefficients inscrits dans chaque colonne, et on met au-dessous le nombre des hectomètres de chaque catégorie.

Les longueurs rappelées à la suite du tableau doivent être conformes aux longueurs officielles.

HECTO-MÈTRES	EMPIERREMENTS			PAVAGES OU CHAUSSÉE d'autre nature		
	en bon état 20-15	laissant à désirer 14-9	en mauvais état 8-0	en bon état 20-15	laissant à désirer 14-9	en mauvais état 8-0
0	»	»	»	»	»	»
1	»	»	»	»	»	»
2	»	»	»	»	»	»
3	»	»	»	»	»	»
4	»	»	»	»	»	»
5	»	»	»	»	»	»
246	15	»	»	»	»	»
7	15	»	»	»	»	»
8	16	»	»	»	»	»
9	16	»	»	»	»	»
250	16	»	»	»	»	»
1	16	»	»	»	»	»
2	17	»	»	»	»	»
3	17	»	»	»	»	»
4	17	»	»	»	»	»
5	18	»	»	»	»	»
6	18	»	»	»	»	»
7	19	»	»	»	»	»
8	18	»	»	»	»	»
9	18	»	»	»	»	»
260	18	»	»	»	»	»
1	17	»	»	»	»	»
2	17	»	»	»	»	»
3	17	»	»	»	»	»
4	16	»	»	»	»	»
5	16	»	»	»	»	»
6	15	»	»	»	»	»
7	15	»	»	»	»	»
8	15	»	»	»	»	»
9	»	14	»	»	»	»
A reporter.	385	14	»	»	»	»

HECTO-MÈTRES	EMPIERREMENTS			PAVAGES OU CHAUSSÉES d'autre nature		
	en bon état 20-15	laissant à désirer 14-9	en mauvais état 8-0	en bon état 20-15	laissant à désirer 14-9	en mauvais état 8-0
Report.	385	14	»	»	»	»
270	»	14	»	»	»	»
1	»	14	»	»	»	»
2	»	14	»	»	»	»
3	»	13	»	»	»	»
4	»	13	»	»	»	»
5	»	13	»	»	»	»
6	»	12	»	»	»	»
7	»	12	»	»	»	»
8	»	12	»	»	»	»
9	»	12	»	»	»	»
280	»	13	»	»	»	»
1	»	13	»	»	»	»
2	»	14	»	»	»	»
3	»	14	»	»	»	»
4	»	14	»	»	»	»
5	15	»	»	»	»	»
6	15	»	»	»	»	»
7	15	»	»	»	»	»
8	16	»	»	»	»	»
9	16	»	»	»	»	»
290	17	»	»	»	»	»
1	17	»	»	»	»	»
2	18	»	»	»	»	»
3	17	»	»	»	»	»
4	16	»	»	»	»	»
5	15	»	»	»	»	»
6	»	14	»	»	»	»
7	»	13	»	»	»	»
8	»	12	»	»	»	»
9	»	11	»	»	»	»
A reporter.	566	261	»	»	»	»

HECTOMÈTRES	EMPIERREMENTS en bon état 20-15	EMPIERREMENTS laissant à désirer 14-9	EMPIERREMENTS en mauvais état 8-0	PAVAGES OU CHAUSSÉES d'autre nature en bon état 20-15	PAVAGES OU CHAUSSÉES d'autre nature laissant à désirer 14-9	PAVAGES OU CHAUSSÉES d'autre nature en mauvais état 8-0
Report.	566	261	»	»	»	»
300	»	10	»	»	»	»
1	»	10	»	»	»	»
2	»	9	»	»	»	»
3	»	9	»	»	»	»
4	»	9	»	»	»	»
5	»	»	8	»	»	»
6	»	»	8	»	»	»
7	»	»	8	»	»	»
8	»	»	7	»	»	»
9	»	»	7	»	»	»
310	»	»	7	»	»	»
1	»	»	8	»	»	»
2	»	»	8	16	»	»
3	»	»	»	16	»	»
4	»	»	»	15	»	»
5	»	»	»	17	»	»
6	»	»	»	16	»	»
7	»	»	»	16	»	»
8	»	»	»	15	»	»
9	»	»	»	»	14	»
320	»	»	»	»	13	»
1	»	»	»	»	12	»
2	»	»	»	»	11	»
3	»	»	»	»	11	»
4	»	»	»	»	12	»
5	»	»	»	»	13	»
6	»	»	»	»	14	»
7	»	»	»	15	»	»
8	»	»	»	16	»	»
9	»	»	»	16	»	»
A reporter.	566	308	61	158	100	»

HECTOMÈTRES	EMPIERREMENTS en bon état 20-15	EMPIERREMENTS laissant à désirer 14-9	EMPIERREMENTS en mauvais état 8-0	PAVAGES OU CHAUSSÉES d'autre nature en bon état 20-15	PAVAGES OU CHAUSSÉES d'autre nature laissant à désirer 14-9	PAVAGES OU CHAUSSÉES d'autre nature en mauvais état 8-0
Report.	566	308	61	158	100	»
330	»	»	»	17	»	»
1	»	»	»	17	»	»
2	»	»	»	17	»	»
3	»	»	»	16	»	»
4	»	»	»	16	»	»
5	»	»	»	15	»	»
6	»	»	»	15	»	»
7	»	»	7	15	»	»
8	»	»	6	»	»	»
9	»	»	6	»	»	»
340	»	»	7	»	»	»
1	»	»	8	»	»	»
2	»	9	»	»	»	»
3	»	10	»	»	»	»
4	»	12	»	»	»	»
5	»	14	»	»	»	»
6	16	»	»	»	»	»
7	17	»	»	»	»	»
8	18	»	»	»	»	»
9	18	»	»	»	»	»
350	18	»	»	»	»	»
1	18	»	»	»	»	»
2	18	»	»	»	»	»
3	18	»	»	»	»	»
4	19	»	»	»	»	»
5	19	»	»	»	»	»
6	19	»	»	»	»	»
7	18	»	»	»	»	»
8	18	»	»	»	»	»
9	18	»	»	»	»	»
A reporter.	818	353	95	286	100	»

HECTO-MÈTRES	EMPIERREMENTS en bon état 20-15	EMPIERREMENTS laissant à désirer 14-9	EMPIERREMENTS en mauvais état 8-0	PAVAGES OU CHAUSSÉES d'autre nature en bon état 20-15	PAVAGES OU CHAUSSÉES d'autre nature laissant à désirer 14-9	PAVAGES OU CHAUSSÉES d'autre nature en mauvais état 8-0	HECTO-MÈTRES	EMPIERREMENTS en bon état 20-15	EMPIERREMENTS laissant à désirer 14-9	EMPIERREMENTS en mauvais état 8-0	PAVAGES OU CHAUSSÉES d'autre nature en bon état 20-15	PAVAGES OU CHAUSSÉES d'autre nature laissant à désirer 14-9	PAVAGES OU CHAUSSÉES d'autre nature en mauvais état 8-0
Report.	818	353	95	286	100	»	Report.	897	353	95	286	100	»
360	17	»	»	»	»	»	380	»	»	»	»	»	»
1	16	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»
2	16	»	»	»	»	»	2	»	»	»	»	»	»
3	15	»	»	»	»	»	3	»	»	»	»	»	»
4	15	»	»	»	»	»	4	»	»	»	»	»	»
5	»	»	»	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»
6	»	»	»	»	»	»	6	»	»	»	»	»	»
7	»	»	»	»	»	»	7	»	»	»	»	»	»
8	»	»	»	»	»	»	8	»	»	»	»	»	»
9	»	»	»	»	»	»	9	»	»	»	»	»	»
370	»	»	»	»	»	»	390	»	»	»	»	»	»
1	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»
2	»	»	»	»	»	»	2	»	»	»	»	»	»
3	»	»	»	»	»	»	3	»	»	»	»	»	»
4	»	»	»	»	»	»	4	»	»	»	»	»	»
5	»	»	»	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»
6	»	»	»	»	»	»	6	»	»	»	»	»	»
7	»	»	»	»	»	»	7	»	»	»	»	»	»
8	»	»	»	»	»	»	8	»	»	»	»	»	»
9	»	»	»	»	»	»	9	»	»	»	»	»	»
A reporter.	897	353	95	286	100	»	TOTAUX.	897	353	95	286	100	»
							Nombre d'hectomètres.	53	29	13	18	8	»

Longueur des empierrements. 9k,472
Longueur des pavages. . . . . 2 ,462
TOTAL. . . . . 11 ,934

Dressé par le Conducteur soussigné.

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS

DÉPARTEMENT

—

ARRONDISSEMENT

MODÈLE N° II

ÉTAT DE LA VIABILITÉ

SUR

LES CHAUSSÉES DES ROUTES NATIONALES

ANNÉE 188 .

Instruction. — Les longueurs portées dans la colonne 3 sont les longueurs officielles des routes *arrêtées par l'Administration au 1er janvier de l'année considérée.*

Les nombres portés aux colonnes 4, 5, 6 et 14, 15, 16, sont ceux qui figurent à la fin des états de viabilité par hectomètre fournis par le conducteur.

Les colonnes 8, 9 et 10 donnent les quotients des colonnes 4, 5 et 6, multipliés par 100 et divisés par la colonne 7.

Les colonnes 11, 12, et 13 donnent les produits des colonnes 8, 9 et 10 par la colonne 3.

Les colonnes 17, 18 et 19 sont les quotients respectifs des colonnes 14, 15 et 16 par les colonnes 4, 5 et 6.

Les colonnes 20, 21 et 22 donnent les produits respectifs des colonnes 17, 18 et 19 par les colonnes 11, 12 et 13.

La colonne 23 est la somme des colonnes 20, 21 et 22.

La colonne 24 est le quotient de la colonne 23 par la colonne 3.

Les nombres portés dans la récapitulation sont la reproduction pure et simple de ceux qui figurent au tableau.

Les proportions pour 100 du tableau final s'obtiennent en divisant chacune des longueurs partielles portées dans la récapitulation par la longueur totale correspondante.

Les longueurs s'expriment en kilomètres, avec trois décimales; les coefficients et les proportions pour 100, avec deux décimales; les produits, avec trois décimales.

NUMÉROS DES ROUTES	DÉSIGNATION des SUBDIVISIONS	LONGUEUR.	NOMBRE D'HECTOMÈTRES				PROPORTION POUR 100			LONGUEUR PAR CATÉGORIE		
			en bon état 1re catégorie	laissant à désirer 2e catégorie	en mauvais état 3e catégorie	TOTAL	1re catégorie	2e catégorie	3e catégorie	1re catégorie	2e catégorie	3e catégorie
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
												1° CHAUSSÉES
		kil.								kil.	kil.	k.
250	Mr A. . . .	9,472	53	29	13	95	55,79	30,53	13,68	5,284	2,892	1,2
	B. . . .	5,652	30	14	14	58	51,72	24,14	24,14	2,923	1,365	1,3
	C.. . . .	7,325	62	10	1	73	84,93	13,70	1,37	6,221	1,004	0,1
Totaux et moyennes..		22,449	145	53	28	226				14,428	5,261	2,7
300	Mr D. . . .	19,527	165	20	11	196	84,19	10,20	5,61	16,441	1,992	1,1
Totaux et moyennes pour l'arrondissement..		41,976	310	73	39	422	»	»	»	30,869	7,253	3,9
												2° PAVAGES ET
250	Mr A. . . .	2,462	18	8	»	26	69,23	30,77	»	1,704	0,758	»
300	Mr D. . . .	0,357	14	1	»	5	80,00	20,00	»	0,286	0,071	»
Totaux et moyennes pour l'arrondissement.		2,819	22	9	»	31				1,990	0,829	»
												3° ENSEMBLE
Totaux et moyennes..		44,795	332	82	39	453	»	»	»	32,859	8,082	3,8

SOMME DES COEFFICIENTS		COEFFICIENT MOYEN			PRODUIT DES COEFFICIENTS PAR LES LONGUEURS			PRODUIT TOTAL par route	COEFFICIENT MOYEN par route
2e catégorie	3e catégorie	1re catégorie	2e catégorie	3e catégorie	1re catégorie	2e catégorie	3e catégorie		
15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
PIERRÉES.									
353	95								
190	92								
105	8								
648	195	16,26	12,23	6,97	234,640	64,312	19,237	318,219	14,18
277	72	17,76	13,85	6,55	291,992	27,090	7,172	326,254	16,71
925	267	17,08	12,67	6,85	526,632	91,432	26,409	644,473	15,36
TRE CHAUSSÉES.									
89	»	16,39	11,12	»	27,928	8,429	»	36,357	14,81
14	»	17,50	14,00	»	5,005	0,994	»	5,999	16,83
103	»	16,60	11,44	»	32,933	9,423	»	42,356	15,03
AUSSÉES DE TOUTE NATURE.									
1,028	267	17,05	12,53	6,85	559,565	100,855	26,409	686,829	15,34

RÉCAPITULATION.

LONGUEUR				PRODUITS DES LONGUEURS PAR LES COEFFICIENTS				COEFFICIENT MOYEN			
en bon état 1re catégorie	laissant à désirer 2e catégorie	en mauvais état 3e catégorie	TOTALE	1re catégorie	2e catégorie	3e catégorie	TOTAL	1re catégorie	2e catégorie	3e catégorie	ENSEMBLE
1° EMPIERREMENTS.											
kil. 30,869	kil. 7,253	kil. 3,855	kil. 41,976	526,632	91,432	26,409	644,473	17,03	12,67	6,85	15,36
2° PAVAGES.											
1,990	0,829	»	2,819	32,933	9,423	»	42,356	16,60	11,44	»	15,03
3° ENSEMBLE.											
32,859	8,082	3,855	44,795	559,565	100,855	26,409	686,829	17,05	12,53	6,85	15,34

	PROPOSITION POUR 100 DE LONGUEUR		
	EN BON ÉTAT	LAISSANT A DÉSIRER	EN MAUVAIS ÉTAT
Empierrements.	73,54	17,28	9,18
Pavages.	70,59	29,41	»
Ensemble.	73,36	18,04	8,60

Dressé par l'ingénieur soussigné.

PERSONNEL.

(N° 176)

Septembre 1885.

I. — INGENIEURS.

1° CONGÉS.

Arrêté du 26 *juillet* 1885. — Une prolongation de congé de trois mois sans traitement est accordée pour affaires de famille à M. **Bergès**, Ingénieur ordinaire de 3e classe.

Arrêté du 13 *août.* — Un congé de cinq mois sans traitement est accordé pour affaires personnelles à M. **Metzger**, Ingénieur en Chef de 2e classe.

2° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 26 *juillet* 1885. — M. **Duportal**, Ingénieur en chef de 2e classe est maintenu dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester, en qualité d'Ingénieur en Chef de la construction, au service de la Compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma et prolongements.

Arrêté du 21 *août.* — M. **Martin** (Félix), Ingénieur en Chef de 2e classe est placé dans la situation de congé renouvelable pour une période de cinq années, et autorisé à accepter les fonctions de Directeur de la construction et de l'exploitation des lignes de Draguignan à Meyrargues, de Draguignan à Grasse et à Nice, de Digne à Puget-Théniers et à Nice et de Castellane à Draguignan, concédées à la Société marseillaise de Crédit industriel et commercial.

3° RETRAITES.

	Date d'exécution
M. **Mantion**, Ingénieur en Chef de 1re classe. . . .	25 avril 1885.
M. **Coffin**, Ingénieur en Chef de 1re classe.	14 août 1885.
M. **d'Asbonne**, Ingénieur en Chef de 1re classe. . .	24 août 1885.
M. **Montaut**, Ingénieur en Chef de 1re classe. . . .	27 août 1885.

4° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 28 *juillet* 1885. — La section du chemin de Brou à Bessé, comprise entre Courtalain et Bessé, est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État, savoir :

A la 2e section d'Ingénieur en Chef,

Au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées,

A l'arrondissement unique d'Ingénieur des Mines.

Idem. — La ligne de Port-de-Piles à Preuilly et la section de ligne de Civray au Blanc sont rattachées, pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans, savoir :

A la 2e section d'Ingénieur en Chef,

Aux 1ers arrondissements d'Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines.

Idem. — La section de ligne d'Argent à Bourges est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans, savoir :

A la 1re section d'Ingénieur en Chef,

Aux 2es arrondissements d'Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines.

Arrêté du 3 *août.* — La section de la ligne de Fougères à Vire, comprise entre Chaulieu et Sourdeval, est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, savoir :

A la 1re section d'Ingénieur en Chef,

Aux 3es arrondissements d'Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines.

Décret du 7 *août.* — M. **Picard** (Alfred), Ingénieur en Chef de 1re classe, Conseiller d'État en service ordinaire, Directeur des chemins de fer, est chargé en outre de la Direction des Routes, de la Navigation et des Mines. Il prend le titre de Directeur Général des Ponts et Chaussées, des Mines et des chemins de fer.

Arrêté du 7 Août. — Les Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées de 3e classe dont les noms suivent recevront les destinations ci-après désignées :

M. Baratte sera chargé, à la résidence de Troyes, de l'arrondissement du centre du service ordinaire du département de l'Aube, du 1er arrondissement du service de la navigation de la rivière d'Aube et du canal de la Haute-Seine et du 9e arrondissement (ligne de Saint-Florentin à Vitry-le-François, section de Saint-Florentin à Brienne-le-Château) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Demouy**, en remplacement de **M. Pavie**, précédemment appelé à un autre service.

M. Legay sera chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Annecy et du 1er arrondissement (lignes de Cluses à Saint-Gervais et à Chamonix, d'Annecy à Albertville, d'Annecy à Annemasse, de La Roche à Cluses et d'Annemasse et Bossey-Veyrier à la frontière Suisse) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Koziorowicz**, en remplacement de **M. Moron**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

M. Biette sera attaché, à la résidence de Nantes, au service ordinaire (arrondissement de Nantes-Sud) et au service maritime (littoral Sud) du département de la Loire-Inférieure, en remplacement de **M. Coustolle**, précédemment appelé à un autre service.

M. Le Grain sera attaché, à la résidence de Périgueux, au service ordinaire du département de la Dordogne (arrondissement du Nord) et au service de la navigation de la rivière d'Isle (partie comprise entre Périgueux et le département de la Gironde), en remplacement de **M. Wender**, précédemment appelé à un autre service.

M. Pierret sera chargé du service ordinaire de Montreuil-sur-Mer, en remplacement de **M. de Larminat**, précédemment mis en congé renouvelable.

M. Fontaneilles sera chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Aix et du 1er arrondissement (ligne de Salon à La Calade) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gay**, en remplacement de **M. Ribaucour**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

M. Havé sera chargé, à la résidence de Quimper, du service ordinaire et du service maritime de l'arrondissement du Sud du département du Finistère et du 3e arrondissement (lignes de Concarneau à Rosporden, de Quimper à Douarnenez, de Quimper à Pont l'Abbé, de Carhaix à la ligne de Châteaulin à Landerneau (tracé Sud, et de Carhaix à Quimperlé) du service de chemins de fer

confié à M. l'Ingénieur en Chef **Fenoux**, en remplacement de M. **Moissenet**, mis en congé pour raison de santé.

M. **Armand** sera attaché, à la résidence de Dax, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Picard**, précédemment appelé à un autre service :

1° Service ordinaire du département des Landes, arrondissement de l'Ouest.

2° Service maritime des départements des Landes et des Basses-Pyrénées.

3° Études et travaux du canal de jonction de l'Adour à la Garonne — 1er arrondissement.

4° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pettit** — 2e arrondissement (ligne de Dax à Saint-Sever).

5° Études et travaux relatifs au régime général du bassin de l'Adour et de ses affluents — 3e section.

M. **Bourgougnon** sera chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Draguignan-Ouest, en remplacement de M. **Malau**, décédé.

M. **Locherer** sera attaché, à la résidence de Condom, au service ordinaire du département du Gers — arrondissement du Nord — et au service des études et travaux relatifs au régime général des bassins de la Save, du Gers et de la Baïse, en remplacement de M. **Ozanne**, Ingénieur auxiliaire licencié.

M. **de Fages de Latour** sera attaché, à la résidence de La Roche-sur-Yon, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **de Nomaison**, Ingénieur auxiliaire licencié :

1° Service ordinaire de la Vendée — Arrondissement du Nord.

2° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Proszynski** — 2e arrondissement (lignes de Fontenay-le-Comte à Cholet, et raccordement à ou près Evrunes (section de Cezais-Vouvant à Cholet) — partie comprise entre Chantonnay à Cholet, et de Challans à Fromantine).

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Juncker** — 4e arrondissement (ligne de Machecoul à La Roche-sur-Yon avec embranchement sur Croix-de-Vie ; liquidation du compte de rachat des chemins de fer Nantais).

M. **D'Ocagne** est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies pour être attaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Rochefort, en remplacement d M. **Sallet**, précédemment appelé à un autre service.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

M. **Thual** est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marin

et des Colonies pour être attaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Toulon, en remplacement de M. **Jullidière**, appelé à un autre service.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

M. **Reuss** sera attaché au service ordinaire de la circonscription de Constantine — arrondissement de Sétif — au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Menerville à Sétif et au Contrôle de l'exploitation de la ligne de Constantine à Sétif, en remplacement de M. **Mallat**, précédemment appelé à un autre service.

M. **Echappé** sera attaché, à la résidence de Saint-Amand, au service ordinaire du département du Cher — arrondissement du Sud — et au service du canal de Berry, en remplacement de M. **Antoine**, Ingénieur auxiliaire licencié à dater du 1er novembre, et exclusivement attaché à dater du 1er août aux travaux du port de Montluçon.

Décision du 8 août. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la dernière section de la ligne de Sidi-Bel-Abbès à Ras-El-Mâ, comprise entre Taten-Yaya et Ras-El-Mâ est rattaché aux attributions du personnel chargé, par décisions des 23 septembre 1884 et 25 juin 1885, du Contrôle technique et commercial des sections de la même ligne comprises entre Chanzy et Magenta, Magenta et Taten-Yaya.

Arrêté du 8 août. — Le nombre des arrondissements d'Ingénieur ordinaire entre lesquels est réparti le service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pugens** est réduit de cinq à quatre.

Les 2e et 3e arrondissements actuels, vacants par suite du licenciement de MM. **Soulé** et **Arban**, formeront un arrondissement unique qui prendra le n° 2 du service et sera constitué comme il suit :

Ligne de Condom à Port-Sainte-Marie (travaux de parachèvement),
— Condom à Riscle (Études et travaux d'infrastructure, Contrôle des travaux de superstructure),
— Eauze à Auch. . . . . } Études.
— Auch à Lannemezan. . . . . }

La résidence de l'Ingénieur du 2e arrondissement ainsi réorganisé est fixée à Auch.

Idem. — M. **Bachy**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché à la résidence de Tarbes, au service ordinaire du département des Hautes-Pyrénées, est chargé, à la résidence d'Auch, du 2e arrondissement du service de chemins de fer confié à

M. l'Ingénieur en Chef **Pugens** (lignes de Condom à Port-Sainte-Marie, de Condom à Riscle, d'Eauze à Auch et d'Auch à Lannemezan) (réorganisation).

Il est attaché en outre, sous les ordres de M. l'Ingénieur en Chef **Roucayrol** au service de liquidation de la ligne de Condom à Port-Sainte-Marie en remplacement de M. **Soulé**, licencié.

Arrêté du 12 *août.* — M. **Cadot**, Ingénieur en Chef de 1re classe chargé du service ordinaire du département de l'Hérault et d'un service de chemins de fer, est chargé, à la résidence de Paris, des services ci-après désignés :

1° Service des chemins de fer de :

Melun à La Ferté-sous-Jouarre. . . .	Études.
Esbly à Coulommiers.	
Ormoy à ou près Mareuil-sur-Ourq. .	Contrôle de travaux.
Trilport à La Ferté-Milon.	

en remplacement de M. **Montaut** admis à faire valoir ses droits à la retraite ;

2° Mission ayant pour objet : 1° l'établissement de la collection lithographiée des profils en long de toutes les lignes de chemins de fer en exploitation en France; 2° l'étude des conditions dans lesquelles se fait l'exploitation des lignes ferrées suivant l'importance des déclivités du profil en long, en remplacement de M. **Dasbonne** admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 13 *août.* — M. **Mocquery**, Ingénieur en Chef de 2e classe chargé du service ordinaire du département des Basses-Alpes et d'un service de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département de la Côte-d'Or, en remplacement de M. **Coffin**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. **Dyrion**, Ingénieur en Chef de 2e classe chargé de la Direction des études d'assainissement de la ville de Toulon, est chargé du service ordinaire du département des Basses-Alpes et du service de chemins de fer ci-après désigné :

Lignes de : Savines à Barcolonnette.	Études.
— Digne à la ligne de Savines à Barcelonnette.	
— Digne à Saint-André (Études et travaux d'infrastructure; Contrôle des travaux de superstructure) ;	

Ligne à voie étroite de Digne à Nice par Puget-Théniers avec embranchement de Saint-André à Castellane (Études).

M. **Dyrion** remplacera M. **Mocquery**, appelé à un autre service

Arrêté du 13 août. — Le service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Jessains à Éclaron est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est.

Les Ingénieurs du Contrôle des travaux resteront toutefois chargés du règlement des dépenses d'établissement de la 2e voie à la charge de l'État.

Par suite des dispositions ci-dessus les 11e et 12e arrondissements prennent respectivement les nos 10 et 11.

Idem. — M. Delestrac, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Marseille, au service maritime du département des Bouches-du-Rhône, est chargé du service ordinaire du département de l'Ain et du service des chemins de fer ci-après désignés : Études des lignes de Longeray à Divonne et de La Cluse à Ambérieu; Contrôle des travaux de la ligne de La Cluse à Bellegarde en remplacement de M. Tresca mis en congé pour raisons de santé.

M. Delestrac remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — M. Parlier, Ingénieur en Chef de 2e classe chargé du service ordinaire et du service maritime du département des Pyrénées-Orientales et d'un service de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département de l'Hérault et du service des chemins de fer ci-après désignés :

Lignes de : Estréchoux à Castanet-le-Haut.	Études.
Lunas à Lodève.	
Saint-Chinian à Saint-Pons.	
Agde à la mer.	
Montpellier à Ganges. . .	
Mazamet à Bédarieux. . .	
Rectification de la ligne de Graissessac à Béziers.	Études et travaux d'infrastructure. Contrôle des travaux de superstructure.

en remplacement de M. Cadot, appelé à un autre service.

Idem. — M. Reynès, Ingénieur en Chef de 2e classe chargé du service ordinaire du département de l'Ariège est chargé du service ordinaire et du service maritime du département des Pyrénées-Orientales et du service de chemins de fer ci-après désignés :

Lignes de : Elne à Arles-sur-Tech Prades à Olette. . . Quillan à Rivesaltes (section comprise entre la limite des départements de l'Aude et des Pyrénées-Orientales et Rivesaltes). .	Études et travaux d'infrastructure. Contrôle des travaux de superstructure.

en remplacement de M. **Parlier**.

Arrêté du 13 *août*. — M. **Strohl**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Bordeaux, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Salva**, est chargé du service ordinaire du département de l'Ariège, en remplacement de M. **Reynès**.

M. **Strohl**, remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 21 *août*. — La section de la ligne de Port-Boulet à Port-de-Piles, comprise entre l'Ile-Bouchard et Port-de-Piles, est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'Exploitation des chemins de fer de l'État, savoir :

A la 1re Section d'Ingénieur en Chef,

Au 3e Arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées.

Au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines.

Arrêté du 25 *août*. — Le service des études du chemin de fer de Lure à Loulans-les-Forges (MM. **Ribaucour** faisant fonctions d'ingénieur en Chef et **Harlé** (Émile), Ingénieur ordinaire) concédé par la loi du 15 juillet 1885 à la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est transformé en service de Contrôle de travaux.

Arrêté du 26 *août*. — A dater du 1er septembre et jusqu'à nouvel ordre, l'intérim du service laissé vacant par M. **Pérouse**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef sera assuré de la manière suivante :

Service de la navigation de la Seine — 2e section — M. **Guiard**, Ingénieur ordinaire à Paris ;

Contrôle de l'Exploitation des Chemins de fer du Nord — 1er arrondissement de la 1re section — M. **Bienvenue**, Ingénieur ordinaire à Paris.

Idem. — M. **Gay** (Albert), Conducteur de 2e classe faisant fonctions d'Ingénieur à Perpignan, est provisoirement chargé de l'intérim du 1er arrondissement du service du chemin de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Parlier** (ligne d'Elne à Arles-sur-Tech).

Arrêté du 27 août. — M. **Charron**, Ingénieur ordinaire de 3e classe chargé, à la résidence des Sables-d'Olonne, de l'arrondissement spécial du service maritime du département de la Vendée, est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies, pour être chargé d'une mission spéciale ayant pour objet l'étude d'un projet relatif à la création d'un port à Pondichéry.

II. — CONDUCTEURS.

1° DÉCORATION.

Décret du 25 juillet 1885. — M. **Masson** (Louis), Conducteur de 2e classe, Inspecteur des études et des travaux neufs de l'assainissement de la Seine est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition de M. le Ministre du Commerce).

2° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

5 *août* 1885. — M. **Philippe** (Pierre), Cher, service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Gien.

21 *août.* — M. **Vibert** (Brown), service municipal de la Ville de Paris.

Il est placé dans la situation de service détaché.

3° AVANCEMENTS.

24 *juillet* 1885. — Sont élevés à la 2e classe de leur grade, les Conducteurs de 3e classe dont les noms suivent :

MM. **Vadora**, Alpes-Maritimes, service ordinaire.
Hospital, Loiret, service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.
Guillaume, Loiret, service ordinaire.

Sont élevés à la 3e classe de leur grade, les Conducteurs de 4e classe dont les noms suivent :

MM. **Garde**, Eure, navigation de la Seine (3e section — 2e division).
Crussart, même service.

Bouillot, Indre, service ordinaire.
Delacour, Indre-et-Loire, service ordinaire.
Courbon, Cantal, service de chemins de fer de M. **Daigremont.**
Junier, Haute-Loire, service de chemins de fer de M. **Petit.**
Peignes, Saône-et-Loire, service de chemins de fer de M. **Reboul.**

21 *août*. — M. **Grasset** (Jean-Baptiste), Conducteur de 2e classe détaché au service des travaux publics de la Cochinchine est élevé à la 1re classe de son grade.

4° SERVICES DÉTACHÉS.

8 *août* 1885. — M. **Borzecki**, Conducteur de 4e classe attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port, est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies pour être employé au service des travaux de l'établissement d'Obock.

Il est placé dans la situation de service détaché.

25 *août*. — M. **Anfossi** (Marc), Conducteur de 3e classe attaché au service du Secrétariat du Conseil Général des Ponts et Chaussées (Administration centrale), est mis à la disposition du Gouvernement tunisien pour être employé au service des Travaux Publics de la Régence.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

5° CONGÉS.

26 *juillet* 1885. — M. **Denis** (Gustave), Conducteur de 4e classe en congé d'un an sans traitement, est maintenu dans cette situation pendant une nouvelle période d'une année.

Id. — M. **Blanchard** (Jean), Conducteur de 1re classe en congé renouvelable de cinq ans au service de la Compagnie française de desséchement du lac Copaïs (Grèce), est mis en congé sans traitement.

8 *août*. — Est rapporté l'arrêté du 5 juin 1885 par lequel M. **Sèbe** (Gabriel), Conducteur de 3e classe à Tunis, a été attaché, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux de la ligne de Quillan à Rivesaltes.

M. **Sèbe** est mis en congé sans traitement.

21 *août*. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé, pour raisons de santé, à M. **Boudinot** (Charles), Conducteur de 3e class

employé par la Compagnie des chemins de fer de l'Est, pour la construction de la ligne de Jussey à Épinal.

6° CONGÉS RENOUVELABLES.

3 *août* 1885. — M. **Barthez** (Étienne), Conducteur de 4e classe en congé sans traitement, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne, comme Conducteur des travaux du canal, à la résidence de Toulouse.

13 *août*. — M. **Castillon** (Louis), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Allier, au service des études et travaux du chemin de fer de Montluçon à Eygurande, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama.

Idem. — M. **Dubos** (Ismaël), Conducteur principal est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant, une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester attaché en qualité d'Ingénieur principal, au service de la Compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma, à la résidence de Tunis.

Idem. — M. **Gaulon** (Jean), Conducteur de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester attaché au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité de Sous-Chef de section, à la résidence d'Entrains (Nièvre).

Idem. — M. **Guiter** (Joseph), Conducteur de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester attaché, en qualité de Conducteur de travaux, au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, à la résidence de Tarbes.

Idem. — M. **Guigon** (Gabriel), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à continuer de remplir les fonctions d'architecte du département de l'Ardèche, à la résidence de Privas.

21 *août*. — M. **Monnehay** (Léopold), Conducteur de 2e classe en disponibilité avec demi traitement, est mis en congé renouvelable de cinq ans, pour raisons de santé.

7° DISPONIBILITÉ.

26 *juillet* 1885. — M. **Bernard** (Victor), Conducteur de 3e classe en disponibilité avec demi traitement pour raisons de santé jusqu'au 10 juillet 1885, est maintenu dans la même situation pendant une nouvelle période de six mois.

8° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Cousin-Lalande**, Conducteur de 1re classe, Allier, service des études et travaux du chemin de fer de Vichy à Ambert.	14 mai 1885.
M. **Jouberton** (Jacques), Conducteur de 1re classe, Puy-de-Dôme, service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Éloi à Pauniat.	1er juillet 1885.
M. **Talbot** (Auguste), Conducteur principal, Seine, service de la 2e section de la navigation de la Seine.	1er sept. 1885.
M. **de Courmaceul**, Conducteur de 1re classe, Seine, service de la 1re section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	10 sept. 1885.
M. **Terras** (Daniel), Conducteur principal, Ardèche, service ordinaire.	1er octobre 1885.
M. **Debray** (Henri), Conducteur principal, Nord, service de la 2e section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord. . . .	6 octobre 1885.
M. **Estorge** (Jean-Baptiste), Conducteur principal, Oran, service ordinaire.	1er novembre 1885

9° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Guillier** (Albert), Conducteur principal, Sarthe, service ordinaire.	17 avril 1885.
M. **Chausse** (Eugène), Conducteur de 1re classe, Aude, service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Jullien**.	11 juillet 1885.
M. **Duchemin** (Frédéric), Conducteur de 1er classe, Calvados, service ordinaire. . . .	12 juillet 1885.
M. **Augustin** (Charles), Conducteur de 4e classe, Meurthe-et-Moselle, service du canal de la Marne au Rhin.	3 août 1885.

	Date du décès.
M. Lezenven (Jules), Conducteur de 4e classe, Aisne, service ordinaire.	12 août 1885.
M. Pagot (Léopold), Conducteur de 2e classe, Somme, service ordinaire.	14 août 1885.

10° DÉCISIONS DIVERSES.

3 *août* 1885. — **M. Bidot** (Émile), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Châtellerault à Tournon-Saint-Martin, passe, dans le département de l'Indre, au service des études et travaux du chemin de fer de Poitiers au Blanc.

Idem. — **M. Cauvin** (Edmond), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de la Somme, est attaché en outre au service de la 2e section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord.

Idem. — **M. Salomon** (Jean), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département de l'Ain, passe, dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique.

Idem. — **M. Thiérot** (Édouard), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine (3e section — 1re division), passe, dans le département de Seine-et-Oise, au service de la navigation de la Seine (1re section — 2e division).

5 *août.* — **M. Meyneil**, Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département du Cantal, passe au service ordinaire du département du Lot.

Idem. — **M. Dautel**, Conducteur de 4e classe détaché au service de la voirie départementale de la Gironde, est attaché au service ordinaire du département du Lot.

Idem. — **M. Rémy** (Paul), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Tarn-et-Garonne, aux services des études et travaux du chemin de fer de Mautauban à Saint-Sulpice, passe, dans le département des Hautes-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Lannemezan à Arreau.

Idem. — **M. Allard** (Mathieu), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Haute-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer d'Ambert à Darsac, passe dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études du chemin de fer de Laqueuille au Mont-Dore.

5 *août.* — M. **Sachot** (Ernest), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine (1re section — 2e division), passe au service de la 1re section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, même département.

8 *août.* — M. **Chaux** (Francisque), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Vichy à Ambert, passe, dans le département du Cantal, au service des études et travaux du chemin de fer de Mauriac à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis.

Idem. — M. **Corlay** (Félix), Conducteur de 3e classe en congé renouvelable au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama est remis en activité et attaché, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux de la ligne de Quillan à Rivesaltes.

13 *août.* — M. **Lanson** (Félix), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département du Morbihan, au service de la 2e section du canal de Nantes à Brest, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Baron** (Émile), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de la Manche, passe, dans le département de Morbihan, au service de la 2e section du canal de Nantes à Brest.

Idem. — M. **Dumouchel**, Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Seine-et-Oise, au service de la navigation de la Seine (3e section — 2e division) passe au service ordinaire du département de la Manche.

Idem. — M. **Tingaud** (Joseph), Conducteur de 3e classe détaché au service du Ministère de la Marine et des Colonies pour être employé aux travaux de l'établissement d'Obock et remis à la disposition du Département des Travaux publics, est attaché, dans le département de la Vienne, au service des chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Forestier**.

Idem. — M. **Bulharowski** (Witold), Conducteur principal détaché au service du Ministère de l'Agriculture, est attaché au service ordinaire du département du Rhône.

Idem. — M. **Mornas** (Clément), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Loir-et-Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Tours à Sargé, passe au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir.

21 *août.* — M. **Regnard** (Adolphe), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la naviga-

tion de la Seine, (3e section — 1re division) et au service du contrôle des travaux des lignes du Pont de l'Alma à Courbevoie et d'Auteuil à Boulogne, passe au service de la 1re section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, même département.

21 *août*. — M. **Bouche** (Jules), Conducteur de 1re classe attaché au service ordinaire du département de la Seine, passe au service ordinaire du département de la Nièvre.

22 *août*. — M. **Haurie** (Victor), Conducteur de 2e classe en congé renouvelable au service de la Caisse centrale du Travail et de l'Épargne, est remis en activité et attaché, dans le département de la Seine, au service de la Direction du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est.

Idem. — M. **Goutessoulard** (Gustave), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de l'Ain, passe au service ordinaire du département de Saône-et-Loire.

Idem. — M. **Aubert** (Adolphe), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de l'Ain, passe au service ordinaire du département de Saône-et-Loire.

L'Éditeur-Gérant : DUNOD.

Paris. — Typographie J. LECLERC, 14, rue Delambre.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 177)

[9 janvier 1885.]

Cours d'eau non navigables. — Irrigation. — Pouvoirs de police du préfet. — Excès de pouvoirs. — Rejet. — (Sieur Bouffard).

Un préfet a pu, sans excès de pouvoirs, fixer, par un arrêté, dans l'intérêt général de l'alimentation des villages d'une vallée, l'époque et la durée des irrigations que, par un premier arrêté, il avait autorisé un particulier à pratiquer sans limitation de temps avec les eaux d'un ruisseau. — Le préfet a agi dans l'intérêt de l'utilité et de la salubrité générale. Dans l'espèce, il n'y avait pas lieu de recourir à un règlement d'administration publique (*).

Vu le recours du sieur Bouffard... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs, — un arrêté du 14 septembre 1882, par lequel le préfet de la Charente-Inférieure a fixé l'époque et la durée des périodes pendant lesquelles il pourrait faire usage des eaux du ruisseau le Gilan pour l'irrigation;

Ce faisant, attendu que, par un premier arrêté préfectoral en date du 9 septembre 1880, le requérant avait été autorisé à éta-

(*) Voyez 3 août 1877, Brescon, 2e espèce, *Ann.* 1878, p. 1199. — Ce pourvoi soulevait une question délicate, c'est celle de savoir si un simple arrêté préfectoral, rendu par application du décret du 13 avril 1861, tableau D, § 3, et en l'absence d'anciens règlements et d'usages locaux, pouvait, soit dans des arrêtés individuels, soit, dans des arrêtés généraux, imposer aux usagers d'un cours d'eau non navigable ni flottable des dispositions restrictives de leur droit sur les eaux. Pendant longtemps l'administration a pensé que les préfets étaient incompétents pour prendre une telle mesure, et qu'il fallait recourir à un règlement d'administration publique rendu conformément au § 7, même tableau dudit décret. Elle estimait que si ce pouvoir était reconnu aux préfets, ils pourraient en limitant d'après des vues d'ensemble la durée du fonctionnement de chacune des prises d'eau échelonnées le long d'une rivière, rendre inutile, dans l'application, l'émission d'un règlement d'administration publique et priver ainsi les particuliers des garanties que leur assure en pareille matière l'intervention du Conseil d'État. Aussi, chaque fois qu'un arrêté semblable à celui qui fait l'objet du débat actuel lui était déféré, elle l'annulait d'office ou engageait le préfet à le rapporter.

En 1876, le Ministre des Travaux Publics ayant saisi, conformément à cette

blir sur le ruisseau le Gilan un barrage servant à l'irrigation, et que le préfet, en faisant droit par un arrêté postérieur aux réclamations de particuliers qui se prétendaient privés de la quantité d'eau à laquelle ils avaient droit, est intervenu dans un débat d'intérêt privé qu'il ne lui appartenait pas de trancher et qui était du

---

jurisprudence, la section des travaux publics du Conseil d'État d'un projet de décret tendant à limiter la durée des arrosages des riverains des deux ruisseaux de Valles et de Saint-Ouen, la section émit l'avis suivant :

« *La section* des Travaux publics, de l'agriculture et du commerce et des affaires étrangères, qui, sur le renvoi ordonné par M. le Ministre des Travaux Publics, a pris connaissance d'un projet de décret portant règlement général de l'usage des eaux de deux cours d'eau non navigables ni flottables du département de la Mayenne, les ruisseaux de Valles et de Saint-Ouen ; — Vu les demandes adressées au préfet de ce département par les sieurs Delaunay, Rousseau et Soumeil, lesdites demandes tendant à obtenir l'autorisation d'établir, dans le lit de ces ruisseaux, des barrages destinés à faciliter l'irrigation des terres qu'ils possèdent sur le territoire de Chemazé ; — Vu... ; — Vu la loi des 12-20 août 1790, celle du 28 septembre 6 octobre 1791, le décret du 13 avril 1861 sur la décentralisation administrative, les articles 644 et 645 du Code civil ;

« Considérant qu'à la suite des demandes ci-dessus visées, les Ingénieurs avaient proposé au préfet du département de la Mayenne d'introduire dans les arrêtés d'autorisation à intervenir un article 5 disposant que les arrosages n'auraient lieu chaque année que du 1er décembre au 31 mai, et s'effectueraient seulement une fois par semaine ; que cette disposition, qui avait pour but de réserver dans le lit des deux ruisseaux le volume d'eau nécessaire à l'abreuvage des bestiaux et autres besoins des exploitations agricoles, a paru à M. le ministre des Travaux publics excéder la compétence de l'autorité préfectorale, et devoir, d'ailleurs à raison de son caractère, faire utilement l'objet d'un règlement général applicable à tous les arrosants des deux cours d'eau :

« Considérant, sans contester l'utilité du règlement proposé, que l'état de l'instruction ne permet pas d'y donner immédiatement suite, attendu que les enquêtes ont été ouvertes dans une seule des trois communes traversées par les deux ruisseaux et sur des projets concernant exclusivement les trois pétitionnaires ; que, d'autre part, le préfet ayant déjà approuvé les propositions des Ingénieurs à l'exception des dispositions relatives à la limitation des arrosages, il pourrait y avoir de graves inconvénients, en attendant le supplément d'instruction qui devra précéder l'approbation du règlement général, à laisser aux propriétaires des nouveaux barrages une faculté illimitée d'irrigation de nature à compromettre l'intérêt public ci-dessus indiqué ; que, dès lors, dans ces conditions, il convient de rechercher si la limitation de la période et de la durée des arrosages ne pourrait pas être légalement imposée aux trois permissionnaires par des mesures spéciales et individuelles ;

« Considérant qu'aux termes de la loi ci-dessus visée en forme d'instruction des 12-20 août 1790, les administrations de département sont chargées de diriger autant qu'il sera possible toutes les eaux du territoire vers un but d'utilité générale, d'après les principes de l'irrigation ; que, de cette disposition, découle le droit pour les préfets dans les autorisations de prises d'eau sur les cours d'eau non navigables ni flottables, de prescrire les mesures nécessaires à la protec-

ressort des tribunaux judiciaires; annuler par ces motifs l'arrêté attaqué;

Vu les observations du Ministre de l'Agriculture par lesquelles le Ministre déclare s'en rapporter à la sagesse du Conseil;

Vu les lois des 12-20 août 1790 et 28 septembre, 6 octobre 1791;

Vu les décrets du 25 mars 1852 et du 13 avril 1861;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le préfet de la Charente-Inférieure, en prenant l'arrêté attaqué sur les réclamations des habitants de plusieurs communes et en fixant, par ledit arrêté, l'époque et la durée pendant lesquelles le sieur Bouffard pourrait utiliser, pour l'irrigation de ses terres, le barrage qu'il a établi sur le ruisseau le Gilan, a eu uniquement en vue d'assurer l'alimentation en eau de toute la contrée; qu'ainsi il a agi dans un but de salubrité et d'utilité générale et n'a pas excédé la limite

---

tion des divers intérêts généraux qui sont confiés à leur vigilance; qu'il leur appartient notamment de limiter dans un arrêté d'autorisation individuelle la période et la durée des arrosages, alors que cette restriction est commandée soit par l'intérêt de salubrité publique, soit, comme dans l'espèce, ainsi que cela résulte manifestement des enquêtes, par l'intérêt de l'alimentation en eau de toute une contrée;

« Considérant qu'on ne saurait voir, dans une pareille mesure, l'exercice du pouvoir de règlementation générale et permanente des cours d'eau non navigables ni flottables, qui rentre dans les attributions de l'autorité supérieure; qu'il n'y a pas là, en effet, une répartition d'eau dans le sens où ces expressions sont employées par le décret du 13 avril 1861 sur la décentralisation administrative (tableau D, n° 7), mais une simple réserve en faveur des intérêts publics;

« Considérant que, dans ces conditions, l'intervention du préfet est d'autant plus légitime et nécessaire que les intérêts généraux de la nature de celui qui se rencontre dans l'espèce actuelle ne sauraient trouver leur protection, dans l'exercice, devant l'autorité judiciaire, du recours individuel que l'article 645 du Code civil ouvre aux seuls usagers qui tiennent leur droit de l'article 644 du même Code;

« Est d'avis qu'il y a lieu, pour le préfet du département de la Mayenne, tout en procédant au supplément d'instruction nécessaire pour aboutir au règlement général proposé, de prendre immédiatement des arrêtés spéciaux pour limiter la période et la durée des arrosages que pourront pratiquer par trois permissionnaires » (Avis du 7 juin 1876, M. Pierre Chabrol, rapp.).

Dans ses observations sur le recours, le Ministre de l'Agriculture faisait remarquer que la théorie de la section des travaux publics était en opposition, non seulement avec l'ancienne doctrine de l'administration, mais aussi avec celle qui résulte de plusieurs arrêts du Conseil d'État au contentieux; lesquels décident qu'en l'absence d'anciens règlements et d'usages locaux, les préfets n'ont pas le droit d'insérer dans leurs règlements d'eau des dispositions restrictives du droit des usagers sur les eaux (Voy. notamment 26 août 1867, Bardot, *Ann.* 1868, p. 903; —26 janvier 1877, Fritsch et autres, *Ann.* 1877, p. 1135).

[*Ext. du Rec. des Arr. du C. d'État.*]

des pouvoirs qui lui sont conférés par les lois précitées des 12-20 août 1790 et 28 septembre, 6 octobre 1791... (Rejet.)

(N° 178)

[9 janvier 1885].

Cours d'eau. — Syndicat de dessèchement de prairies. — Propriétés comprises dans le périmètre du syndicat, et profitant des travaux entrepris dans l'intérêt de la conservation du dessèchement. — Taxes dues pour le payement desdits travaux. — (Sieurs Caquet d'Avaize et Bourceret contre le syndicat des prairies d'Anse et de Limas).

Vu les requêtes pour les sieurs Caquet d'Avaize et Bouceret... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 5 août 1881, par lequel le conseil de préfecture du Rhône a rejeté leurs demandes en décharge des taxes auxquelles ils ont été imposés, pour l'année 1879, sur les rôles du syndicat de conservation du dessèchement des prairies d'Anse et de Limas... ;

Vu l'ordonnance du 16 septembre 1825 ;

Vu les lois des 16 septembre 1807 et 21 juin 1865 ;

Considérant que les requêtes des sieurs Bourceret et Caquet d'Avaize étant fondées sur les mêmes moyens et présentant à juger les mêmes questions, il y a lieu des joindre pour y être statué par une seule décision ;

Considérant, d'une part, que les sieurs Bourceret et Caquet d'Avaize, propriétaires de prairies qui bordent la Saône et sont situées sur le territoire de la commune d'Anse, font partie de l'association syndicale qui a été constituée par l'ordonnance royale du 16 septembre 1825 entre tous les propriétaires des prairies des communes d'Anse et de Limas, et que cette association, aux termes de l'article 2 de l'ordonnance précitée, comprend toutes les prairies qui, comme la propriété des requérants, profitent des travaux de dessèchement ;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction, et notamment des rapports d'expertise et de tierce expertise, que les travaux entrepris en 1879 par le syndicat sont utile à l'ensemble des terrains compris dans les limites de l'association et que plusieurs d'entre eux profitent même directement aux sieurs Caquet d'Avaize et Bourceret; qu'ainsi, les requérants ne sont

pas fondés à soutenir que leurs propriétés ne sauraient participer à la dépense desdits travaux ; que, dès lors, c'est à bon droit que leur demande en décharge des taxes syndicales, auxquelles ils ont été imposés en 1879, a été rejetée par le Conseil de préfecture. (Rejet.)

(N° 179)

[9 janvier 1885].

Travaux publics. — Dommages. — (Commune de Lestelle contre sieur Montsarrat).

Décidé que les travaux de voirie, exécutés par la commune pour assurer l'écoulement des eaux dans les rues, n'ont pas eu pour conséquence, en augmentant le volume naturel des eaux, de causer un dommage à la propriété du riverain.

Vu la requête... pour la commune de Lestelle... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 22 décembre 1882, par lequel le conseil de préfecture des Basses-Pyrénées l'a condamnée à payer au sieur Montsarrat, curé de Larnus, une indemnité de 90 francs à raison de dommages causés à la propriété de celui-ci par les eaux se déversant en plus grande quantité sur la route départementale depuis les modifications apportées à leur mode d'écoulement dans différentes rues de la commune par des travaux de voirie exécutés en 1851 ;

Ce faisant... annuler l'arrêté pour violation de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810, et condamner le sieur Montsarrat à tous les dépens, y compris les frais d'expertise ;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Montsarrat... tendant au rejet de la requête avec dépens ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur le moyen tiré du vice de forme dont serait entaché l'arrêté attaqué :

Considérant qu'il ne résulte pas de l'instruction, notamment de l'expertise à laquelle il a été procédé, que les travaux de voirie exécutés en 1851 par la commune de Lestelle, pour assurer l'écoulement des eaux dans différentes rues, aient eu pour conséquence, en augmentant le volume naturel des eaux se déversant sur la route départementale, de causer aucune dégradation au mur du jardin du sieur Montsarrat et de le contraindre à construire, en

1871, un aqueduc pour donner accès à son immeuble; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné la commune de Lestelle à payer au sieur Montsarrat une indemnité de 50 francs pour paver la rigole de la route en vue de garantir le mur contre tout danger à venir et de 40 francs représentant la dépense de construction de l'aqueduc... (Arrêté annulé. Sieur Montsarrat condamné aux frais d'expertise et aux dépens faits devant le Conseil d'État.)

(N° 180)

[16 janvier 1885].

Voierie (Grande). — Chemins de fer. — Bureaux de ville. — Arrêté du Ministre des Travaux Publics. — Factage et camionnage. — Excès de pouvoirs. — Recevabilité. — Recours direct et parallèle. — (Sieurs Galbrun et autres.)

Excès de pouvoirs. Recevabilité. — Les camionneurs d'une ville ne sont pas recevables à déférer au Conseil d'État, pour excès de pouvoirs, l'arrêté par lequel le Ministre des Travaux Publics a autorisé les compagnies de chemins de fer à donner accès dans les gares de départ, deux heures après la fermeture réglementaire, aux marchandises reçues dans les bureaux de ville de ces compagnies.

Un tel arrêté a été pris par le Ministre dans l'exercice de ses attributions légales. — (Voy. art. 53 du cahier des charges type). Mais il ne fait pas obstacle à ce que les requérants actionnent les compagnies devant l'autorité judiciaire, s'ils s'y croient fondés, pour atteinte à la liberté de l'industrie des transports (*).

Vu la requête des sieurs Galbrun et autres... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, comme entaché d'excès du pouvoirs, — un arrêté du Ministre des Travaux Publics, du 12 mai 1883, por-

---

(*) M. le commissaire du gouvernement, Le Vavasseur de Précourt, a présenté, à l'occasion de cette affaire, des observations dont voici le résumé :

« M. le commissaire du gouvernement, après avoir exposé le fonctionnement des bureaux de ville, dans lesquels les particuliers passent leurs contrats de transports avec les compagnies des chemins de fer et peuvent faire peser, enregistrer et étiqueter les colis, dans les mêmes conditions qu'à la gare, rappelle les décisions judiciaires intervenues sur la réclamation des camionneurs qui ont soutenu que les compagnies violaient leurs cahiers des charges et portaient atteinte au principe de la liberté de commerce, en permettant l'accès des gares, après l'heure de leur fermeture réglementaire, aux marchandises

tant que les marchandises reçues dans les bureaux de ville des compagnies de chemins de fer, pesées, enregistrées et taxées dans ces bureaux jusqu'à destination, auront accès dans les gares de départ deux heures encore après leur fermeture réglementaire, par le motif que ledit arrêté institue, en faveur du camionnage et du factage au départ, qui est facultatif pour les compagnies, un privilège à la jouissance du domaine public, contraire au principe de la libre concurrence et de l'égalité entre les

---

provenant des bureaux de ville (Cour de Montpellier, 11 avril 1862 et Cassation, 30 mars 1863; — Cour de Toulouse, 24 juin 1879, et Cassation, 21 juin 1882; — Cour de Lyon, 4 août 1881, et Cassation, 22 juin 1883), décisions favorables aux camionneurs, et, en sens contraire, tribunal de commerce de la Seine, 11 juin 1883).

« Il fait remarquer qu'il pourrait y avoir lieu, conformément à la jurisprudence du Conseil d'État (10 juillet 1869, Pharmaciens de Strasbourg), au rejet, de la requête comme non-recevable, sauf réserve de recours devant l'autorité judiciaire, mais en présence des décisions judiciaires qui ont semblé provoquer l'intervention de l'autorité administrative, il ne propose pas cette fin de non-recevoir, et il examine l'affaire au fond.

« L'article 50 du cahier des charges donne à l'administration le droit de fixer les heures d'ouverture ou fermeture des gares; mais ce droit n'est pas absolument discrétionnaire; en effet, l'article 50 doit être rapproché de l'article 49, qui impose l'obligation aux compagnies de transporter, sans tour de faveur et d'après l'ordre de dépot, les marchandises qui leur sont confiées.

« L'article 52 du cahier des charges s'occupe du camionnage (grande vitesse) et du factage (petite vitesse), mais il ne s'agit que du camionnage à l'arrivée, qui constitue pour les compagnies à la fois un privilège et une obligation; dans certains cas, la compagnie peut assurer le service de la remise des colis aux destinataires, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répond. Le service n'est pas obligatoire en dehors du rayon de l'octroi ou si la gare dessert une population agglomérée de moins de 5 000 habitants ou un centre de population de plus de 5 000 âmes, mais situé à plus de 5 kilomètres de la station; même dans le cas où le service n'est pas obligatoire, l'article 52 suffit pour autoriser la compagnie à l'organiser dans les mêmes conditions. Les tarifs doivent être applicables à tous sans distinction. Le dernier paragraphe, qui réserve aux expéditeurs et destinataires la faculté de faire eux-mêmes le camionnage de leurs marchandises, ne vise également que le camionnage à l'arrivée; le mot : expéditeur, vise le cas où le colis est envoyé port payé par l'envoyeur qui se charge du camionnage à l'arrivée.

« L'article 53 est celui qui a été appliqué par l'arrêté attaqué; il interdit aux compagnies, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire, à moins d'une autorisation de l'administration, avec des entreprises de transports par terre ou par eau, des traités constituant des avantages qui ne seraient pas consentis à toutes les autres entreprises desservant les mêmes voies de communication. Malgré la généralité des termes de cet article, il ne paraît pas pouvoir être invoqué pour légitimer, soit des traités particuliers de camionnage, soit des dispositions privilégiées pour ce service consenties par les compagnies. L'article, en effet, qui n'est que la reproduction de l'article 14 de la loi du

diverses entreprises de transport, consacré par le paragraphe de l'article 53 du cahier des charges des concessions de chemins de fer :

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... tendant au rejet du pourvoi, attendu que l'arrêté attaqué qui n'apporte aucune restriction à l'usage du domaine public, tel qu'il existait antérieurement pour les camionneurs libres, a été pris en vertu du pouvoir qui appartient à l'administration, aux termes de l'ar-

---

15 juillet 1845, s'explique historiquement et a un tout autre objet; il vise les correspondances des voyageurs et les réexpéditions des marchandises à de grandes distances, par terre et par eau, et même au-delà des mers.

« La loi du 7 juillet 1838, relative au chemin de fer de Paris à Orléans, interdisait à la compagnie, sous les peines prévues par l'article 419 du Code pénal, de consentir aucun traité privilégié avec les entreprises de transport desservant les routes aboutissant au chemin de fer. M. le comte Daru, rapporteur de la loi à la Chambre des Pairs, expliquait que cet article avait été introduit dans la loi sur la réclamation des entrepreneurs de messageries qui devaient desservir les routes d'Orléans à Nantes, Bordeaux, Toulouse, et qui craignaient que la compagnie, en s'associant à une entreprise spéciale, ne ruinât toutes les autres entreprises.

« La loi du 15 juillet 1845 a reproduit la même interdiction, non plus d'une façon absolue, mais relative; l'administration peut donner à la compagnie une autorisation spéciale pour faire un traité particulier : ce système avait déjà fait son apparition dans la loi du 24 juillet 1843 sur le chemin de fer de Lyon à Avignon.

« L'article 53 paraît donc inapplicable au cas de camionnage dans l'intérieur d'une ville; mais le fait, que cet article a été à tort visé dans l'arrêté ministériel, n'entraîne pas l'annulation forcée de cet arrêté.

« Le commissaire du gouvernement examinant ensuite le caractère des bureaux de ville, considère ces bureaux comme des annexes de la gare; c'est le système du tribunal de commerce de la Seine. Toutes les formalités prévues par l'article 49 du cahier des charges, pour les transports, sont, en effet, passées dans ces bureaux; c'est là que l'expéditeur dépose ses colis, reçoit le récépissé qui lui indique, que, dans un délai déterminé, le transport sera effectué et acquitte le prix fixé d'après les tarifs approuvés par l'autorité supérieure : le contrat de transport est entièrement passé au bureau de ville; les marchandises déposées à ce bureau sont, en réalité, déjà entrées en gare dès le moment où elles ont été enregistrées au bureau de ville.

« A ce système, la Cour de Toulouse a opposé deux arguments. En premier lieu, on objecte que le bureau de ville ne fait pas partie du domaine public et ne fera jamais retour à l'État. C'est parfaitement exact, mais toutes les dépendances des gares ne font pas nécessairement partie du domaine public : cela a été récemment décidé pour les clôtures des voies d'accès.

« En second lieu, on objecte que le bureau de ville est tellement distinct de la gare, qu'il y a une taxe perçue pour le transport du bureau à la gare. Cela est exact, sauf pourtant pour les petits colis, postaux ou non postaux, qui ne paient pas cette taxe supplémentaire. Mais l'argument n'est pas décisif : sur le réseau même de la voie ferrée dans l'intérieur de la même ville les com-

ticle 53 du cahier des charges, d'autoriser des arrangements particuliers avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises;

Vu les observations additionnelles... par lesquelles les requérants soutiennent à l'appui de leur pourvoi : 1° que l'arrêté attaqué est illégal en ce qu'il s'appuie sur l'article 53 du cahier des charges, qui est relatif seulement aux traités de correspondance et de réexpédition ; 2° qu'en admettant même que cet article soit applicable au factage et au camionnage, spécialement régis par l'article 52, le Ministre des Travaux Publics ne pouvait concéder en bloc aux compagnies un privilège, alors qu'aucun traité n'était soumis à son approbation;

Vu le cahier des charges des compagnies de chemins de fer, notamment l'article 50;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872

Considérant que l'arrêté attaqué a été pris par le Ministre des Travaux Publics, sur les propositions des compagnies de chemins de fer, dans l'exercice des pouvoirs qui lui sont conférés par les cahiers des charges desdites crmpagnies, notamment par l'article 50; que, d'ailleurs, si les requérants se croient fondés à soutenir que l'usage de l'autorisation ainsi donnée aux compagnies porte atteinte aux droits qui appartiendraient à toutes les entre-

---

pagnies peuvent en effet percevoir des taxes pour le camionnage. La Cour de cassation (arrêt du 22 août 1885) a jugé que la compagnie de Lyon pouvait, pour transporter par voie ferrée les marchandises des gares de Lyon-Vaise et Lyon-Brottaux à Lyon-Perrache, percevoir, non le tarif kilométrique, mais un simple tarif de camionnage.

« Si on considère le bureau de ville comme une dépendance de la gare, l'arrêté attaqué est légal, car il se borne à régler l'entrée dans la gare centrale des marchandises qui, en fait, sont déjà entrées en gare du moment où elles sont entrées au bureau de ville. Dans le système contraire, on devrait arriver à reconnaître l'illégalité de l'arrêté; les compagnies, dans ce cas, exerceraient, dans leurs bureaux de ville, une industrie absolument distincte de celle pour laquelle elles ont un monopole et ne pourraient pas l'exercer d'une manière privilégiée. Il est reconnu que les compagnies peuvent exercer des industries annexes de cette nature (arrêt de la Cour de cassation du 19 décembre 1882 reconnaissant que la compagnie de Lyon avait pu légalement établir un hôtel meublé dans la gare de Marseille et rejetant le pourvoi des hôteliers de cette ville.)

« En terminant, le commissaire du gouvernement, tout en reconnaissant qu'il est très délicat de statuer sur une affaire dont l'autorité judiciaire a déjà connu, et peut encore connaître, conclut au rejet de la requête, et ajoute, en fait, que l'industrie des camionneurs libres ne sera pas ruinée, ces camionneurs pouvant toujours consentir, en faveur du commerce, des avantages spéciaux que les compagnies, enchaînées par leurs tarifs, ne peuvent accorder. »

prises de transport, en vertu du principe de la libre concurrence, l'arrêté précité ne fait pas obstacle à ce qu'ils exercent, de ce chef, devant l'autorité judiciaire telles actions qu'ils croiraient leur appartenir; que, dès lors, ledit arrêté n'est pas susceptible d'être déféré au Conseil d'État, par application des lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872... (Rejet.)

(N° 181)

[23 janvier 1885].

Algérie. — (Grande Voirie). — Canaux d'irrigation. — Détérioration. — Procès-verbal n'établissant pas que les requérants sont les auteurs de ladite contravention. — Relaxe. — (Sieurs Bougeard, Vernier et autres.)

(Recours contre un arrêté du 23 février 1882; Oran; statuant sur l'opposition formée contre un précédent arrêté rendu par défaut à la date du 3 janvier 1882; condamnation à 50 francs d'amende pour avoir détérioré la prise d'eau du canal de la plaine Ben Yonb et détourné ainsi pour l'employer à l'irrigation de leurs propriétés une quantité d'eau à laquelle les requérants n'avaient pas droit. — Le procès-verbal constatant que la prise d'eau du canal a été détériorée a été dressé plusieurs jours après que ce fait s'est produit, l'agent qui l'a dressé n'avait pas été témoin dudit fait, ainsi il n'est pas établi que les requérants en aient été les auteurs);

Vu les lois des 16 juin 1851 et 29 floréal an X;

Vu l'arrêté du Conseil du 24 juin 1777;

Considérant que si le fait relevé au procès-verbal constitue une contravention, il n'est pas établi que les requérants en soient les auteurs, que, dès lors, ils sont fondés à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture les a condamnés à l'amende et aux frais du procès-verbal... (Arrêté annulé. Renvoi des fins du procès-verbal.)

(N° 182)

[23 janvier 1885].

Cours d'eau navigables et flottables. — Amélioration de la Sarthe, — Dommages aux usines. — Indemnité. — (Ministre des Travaux Publics contre sieurs Louvel et Jusseaume).

Chômage. — Pour calculer le nombre des jours de chômage d'une usine, il y a lieu de tenir compte de ce que, pendant la durée des travaux, l'usine aurait subi un chômage à raison de la marche par ajournement (*).

Plus-value. — Travaux par l'État ayant pour effet d'abaisser le plan du bief d'aval, d'augmenter la chute d'eau et par suite de supprimer la marche par ajournement. Il n'y a pas lieu de tenir compte dans le calcul de l'indemnité de la plus-value en résultant.

Transformation du matériel de l'usine. — Aucune indemnité n'est due de ce chef avant que la transformation ne soit effectué.

Entretien des barrages, autrefois à la charge des usiniers, mis à la charge de l'État : condamnation des usiniers envers l'État, non justifiée quant à présent : pas de litige né et actuel.

Vu le recours du Ministre des Travaux Publics tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 24 août 1882, par lequel le Conseil de préfecture de la Sarthe a fixé à la somme de 7 420 francs l'indemnité due aux sieurs Louvel et Jusseaume, en raison des dommages causés à leur usine par les travaux d'amélioration de la Sarthe dans la traversée du Mans;

Ce faisant, attendu que ces travaux ont duré 90 jours, du 25 juillet au 25 octobre 1881, mais que le Conseil de préfecture n'a pas tenu compte du chômage résultant de la marche par ajournement qui dure moyennement vingt jours par an ; déduire, à raison de ces vingt jours, calculés à 50 francs l'un, la somme de 1 000 francs des 4 000 francs alloués de ce chef par le Conseil de préfecture; 2° attendu que l'usine fonctionne dans de bonnes conditions, sans que son matériel ait à subir aucune transformation, déduire l'indemnité de 2 520 francs allouée pour la transformation de

(*) Cette marche consiste en ce que le débit de la Sarthe étant insuffisant en été, les usines alimentées par chaque barrage ne peuvent fonctionner que l'une après l'autre d'après un ordre établi.

l'usine et le chômage résultant des travaux de transformation; 3° attendu que l'augmentation de chute due aux travaux de l'État doit avoir pour effet de permettre aux usiniers de ne plus subir les chômages résultant de la marche par ajournement, décider que c'est à tort que le Conseil de préfecture n'a pas compensé l'indemnité réclamée par les sieurs Louvel et Jusseaume avec la plus-value résultant de la suppression de ces chômages qui doit être fixée à 4 500 francs; 4° attendu que les usiniers doivent rester chargés de l'entretien du barrage, décider que c'est à tort que le Conseil de préfecture les a exonérés de cette obligation moyennant le payement d'une somme de 800 francs; 5° modifier le point de départ des intérêts, indûment fixé au 17 août 1881 par le Conseil de préfecture.

Vu le mémoire en défense des sieurs Jusseaume et Louvel... tendant au rejet du recours avec dépens, attendu que les ajournements ne se produisent jamais à la même époque et que rien n'établit qu'ils aient occasionné un chômage de vingt jours en 1881 ; que les deux premiers experts ont été d'accord pour reconnaître la nécessité de transformer le matériel de l'usine ; que, si elle a pu fonctionner sans changement en 1882, cette circonstance est due à ce que cette année a été très pluvieuse, mais ne saurait motiver une réformation de l'arrêté attaqué ; attendu que la plus-value qui résulterait de la suppression de la marche par ajournement est plus apparente que réelle et que les chômages ne seront par diminués d'une manière appréciable; attendu que le Conseil de préfecture n'a pas exonéré les usiniers de l'obligation d'entretenir le barrage d'Enfer; qu'en leur imposant le payement d'une somme de 800 francs, qui représente le capital de l'annuité d'entretien, il s'est borné à les garantir contre l'aggravation de charges qui pourrait résulter de la construction du nouveau barrage; attendu enfin que les intérêts ont été alloués à partir du jour de la demande;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

Sur les conclusions du Ministre des Travaux Publics tendant à faire réduire à 3 000 francs l'indemnité de 4 000 francs allouée aux sieurs Louvel et Jusseaume à raison du chômage subi par leur usine :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, pendant la période des travaux, du 25 juillet au 24 octobre 1881, l'usine des sieurs Louvel et Jusseaume aurait subi un chômage de vingt jours par suite de la marche par ajournement; qu'ainsi, le Conseil de préfecture aurait dû réduire de vingt jours la durée du chômage dont il

a tenu compte aux usiniers à raison de 50 francs par jour; que, dès lors, il y a lieu de diminuer de 1 000 francs l'indemnité allouée de ce chef par le Conseil de préfecture;

Sur les conclusions du Ministre des Travaux Publics tendant à faire compenser l'indemnité allouée aux sieurs Louvel et Jusseaume avec la plus-value résultant de la suppression de la marche par ajournement :

Considérant que le Ministre des Travaux Publics n'établit pas qu'en refusant de tenir compte de la plus-value qui pourrait résulter pour les sieurs Louvel et Jusseaume de la diminution des jours de chômage, le Conseil de préfecture ait fait une appréciation inexacte des circonstances de l'affaire;

Sur les conclusions du Ministre des Travaux Publics tendant à faire annuler la disposition par laquelle le Conseil de préfecture a condamné l'État à payer une indemnité de 2 520 francs pour transformation du matériel de l'usine :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en fait l'usine a fonctionné dans des conditions normales depuis l'exécution des travaux sans qu'il ait été nécessaire de modifier soit les prises d'eau, soit les organes moteurs; que, dans ces circonstances, le Ministre est fondé à demander l'annulation de la disposition par laquelle le Conseil de préfecture a alloué dès à présent aux sieurs Louvel et Jusseaume une indemnité de 2 520 francs pour la transformation de l'usine et le chômage résultant des travaux de transformation, sauf aux usiniers à réclamer, s'il y a lieu, une indemnité pour les modifications ultérieures dont la nécessité serait démontrée;

Sur les conclusions du Ministre des Travaux Publics tendant à faire annuler la disposition par laquelle le Conseil de préfecture exonérant les sieurs Louvel et Jusseaume de l'obligation d'entretenir le barrage d'Enfer, les a condamnés à payer à l'État une somme de 800 francs :

Considérant qu'en faisant droit sur ce point aux conclusions présentées par les sieurs Louvel et Jusseaume, le Conseil de préfecture n'a pas statué sur un litige né et actuel; qu'ainsi ladite réclamation n'était pas recevable, sauf aux usiniers à faire valoir les droits qui leur appartiendraient dans les cas où l'administration prendrait des mesures de nature à aggraver les charges qui leur incombent;

Sur les intérêts :

Considérant qu'en fixant au 17 août 1881 le point de départ des intérêts qui constituent un élément de l'indemnité allouée aux

sieurs Louvel et Jusseaume, le Conseil de préfecture a fait une appréciation exacte des circonstances de l'affaire... (Indemnité augmentée de la somme de 800 francs représentant en capital la dépense d'entretien supportée précédemment par les usiniers. Ladite indemnité est diminuée de la somme de 1 000 francs représentant le préjudice subi pendant vingt jours de chômage. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Il est également réformé en tant qu'il a, en l'état, alloué aux sieurs Louvel et Jusseaume une indemnité de 2 520 francs à raison de la transformation de l'usine, L'État supportera la moitié des dépens exposés par les sieurs Louvel et Jusseaume. Surplus des conclusions rejeté.

Décision analogue à la précédente sur le recours du Ministre des Travaux Publics contre un arrêté du Conseil de préfecture de la Sarthe du 24 août 1882 allouant 6 700 francs d'indemnité au sieur Boulay à raison de 35 francs par jour de chômage. Indemnité réduite de 500 francs. Intérêts alloués du 7 novembre. Annulation de la disposition accordant une indemnité de 500 francs pour transformation de l'usine. Dépens partagés par moitié.

(N° 183)

[23 janvier 1885].

Marais (dessèchement des). — Communes. — Chemins vicinaux. — Exemption. — (Commune de Sémussac.)

Les chemins vicinaux compris dans le périmètre d'un syndicat de dessèchement de marais sont imposables aux taxes d'entretien comme les propriétés privées. — L'exemption prévue par la loi du 3 frimaire an VII ne s'applique qu'à la contribution foncière (*).

(Recours de la commune de Sémussac contre un arrêté du 8 juin 1883; Charente-Inférieure; rejetant sa demande en décharge de la taxe syndicale à laquelle elle a été imposée pour les années 1881 et 1882, à raison d'un chemin qu'elle possède dans le périmètre du syndicat de dessèchement de Chenaumoine; les chemins vicinaux ne peuvent être assujettis à aucune espèce de taxes ou contributions);

Vu la loi du 16 septembre 1807;

(*) Voy. 12 mars 1875, Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée (*Rec. des Arr. du C. d'État.*) p. 249.

Considérant que l'exemption d'impôt établie, par la loi du 3 frimaire an VII, en faveur des routes, est spéciale à la contribution foncière et ne peut-être étendue aux taxes que les lois des 14 floréale an XI et 16 septembre 1807 ont autorisé à établir, pour l'acquittement de la dépense des travaux de dessèchement sur les propriétés protégées par lesdits travaux ;

Considérant qu'il n'est pas contesté que le chemin vicinal dont s'agit est situé dans le périmètre du syndicat, et que les formalités prescrites pour l'établissement de la taxe ont été remplies ; que, dès lors, la commune de Sémussac ne saurait se fonder sur la prétendue inutilité des travaux pour demander décharge de la taxe qui lui a été imposée... (Rejet.)

(N° 184)

[25 janvier 1885].

Travaux publics. — Expropriation. — Dommages postérieurs. — Interprétation de la décision du jury. — Compétence. — (Compagnie des chemins de fer du Nord-Est contre sieur Fourcroy.)

Le Conseil de préfecture n'est pas compétent pour statuer sur une demande en dommages-intérêts fondée sur l'inexécution ou le retard dans l'exécution de travaux qu'une compagnie expropriante s'est engagée à exécuter devant le jury. — Ces réclamations soulevant des questions relatives à l'interprétation et à l'exécution de la décision du jury d'expropriation sont de la compétence de l'autorité judiciaire (*).

Clotures. — Lorsqu'une compagnie de chemin de fer a établi des clôtures conformes au type adopté par l'administration, un riverain ne peut pas demander la condamnation de la compagnie à des dommages-intérêts à raison d'une prétendue insuffisance desdites clôtures (**).

(*) Rapp. 13 janvier 1882, compagnie des chemins de fer d'Orléans, *Ann.* 1883, p. 27 ; — 12 mai 1883, conflit Rives, *Ann.* 1884, p. 134 et la note. — Voy. aussi 26 novembre 1880, compagnie d'Orléans à Châlons, *Ann.* 1882, p. 438 et les renvois.

(**) Voy. 24 mai 1859, compagnie de l'Ouest, *Ann.* 1860, p. 18. Voy. aussi M. Aucoc, *Conférences*, t. III, n° 1406. Une circulaire du Ministre de Travaux Publics, du 5 juillet 1879, ligne de Lille à Commines, définit ainsi la clôture des chemins de fer, telle que l'entend la jurisprudence de l'Administration : « Le caractère de la clôture en pleine voie n'est pas d'être définitif au sens où le serait une barrière, il n'est pas nécessaire qu'elle offre une résistance plus

Vu la requête de la compagnie des chemins de fer du Nord-Est, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 2 mars 1882, par lequel le Conseil de préfecture du Pas-de-Calais a condamné la compagnie requérante à payer au sieur Fourcroy, propriétaire à Hesdigneul, diverses indemnités montant ensemble à 2 950 francs, à raison de dommages résultant des travaux de construction de la ligne de Boulogne à Saint-Omer;

Ce faisant, attendu que le retard apporté dans l'exécution des travaux n'est pas imputable à la compagnie, qu'en effet les plans soumis par elle au Ministre des Travaux Publics, en vue du rétablissement du chemin d'exploitation conduisant à la ferme du Quesnoy, n'ont pas été approuvés en temps utile; que, d'ailleurs, ce retard n'a pu en fait causer aucun préjudice au sieur Fourcroy; attendu, en ce qui concerne les quasi-paliers, que les inclinaisons de 3 centimètres et de 38 millimètres données auxdits paliers par la compagnie ont été approuvées par une décision ministérielle du 11 novembre, modifiant une décision précédente du 1er mars 1878; que, d'une part, les décisions prises par le Ministre dans l'exercice du pouvoir d'appréciation qui lui est confié par le cahier des charges relativement aux voies coupées par les chemins de fer, ne peuvent donner lieu à un recours par la voie contentieuse, et que, d'autre part, lorsqu'une compagnie s'est conformée à l'approbation donnée par le Ministre des Travaux Publics, le préjudice résultant d'une modification dans la viabilité n'est pas de nature à ouvrir au profit des propriétaires riverains un droit à indemnité par la voie contentieuse; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné la compagnie du Nord-Est à payer au sieur Fourcroy une somme de 1 500 francs en réparation de ce préjudice; attendu, en ce qui concerne les clôtures, qu'aux termes du cahier des charges et de la loi du 15 juillet 1845, l'administration a seule le droit de déterminer le mode de clôture que les compagnies de chemins de fer sont tenues d'établir le long de la voie; qu'ainsi l'insuffisance des clôtures ne saurait

---

ou moins sérieuse à l'effraction; il suffit qu'elle détermine d'une manière bien apparente l'enceinte du chemin de fer, la limite que les passants et les propriétaires des terrains contigus doivent respecter. » Rapp. les nombreux arrêts dans lesquels le Conseil d'État a considéré comme contravention de grande voirie, l'introduction d'animaux sur la voie ferrée, malgré une clôture continue et conforme au modèle admis par l'Administration supérieure, encore bien que dans ces espèces il fût reconnu que ladite clôture n'opposât pas un obstacle suffisant au passage des animaux.

(*Extr. du Rec. des Arr. du C. d'État*).

donner lieu à l'allocation d'aucune indemnité au profit des propriétaires riverains du moment où les clôtures ont été établies conformément au type approuvé par l'administration; décharger la compagnie des chemins de fer du Nord-Est des condamnations prononcées contre elle et condamner le sieur Fourcroy en tous les dépens y compris les frais d'expertise;

Vu le mémoire en défense du sieur Fourcroy... tendant au rejet du pourvoi ci-dessus visé avec les intérêts des intérêts et dépens, par les motifs que les travaux dont l'exécution tardive est reprochée à la compagnie pouvaient être exécutés sans attendre l'approbation ministérielle, qu'en effet ils n'avaient pas pour effet de modifier l'assiette du chemin d'exploitation coupé par la voie ferrée; que, d'ailleurs, il résulte de l'aveu même de la compagnie dans ses conclusions devant le Conseil de préfecture que les plans dont il s'agit n'ont été présentés à l'administration que le 6 août 1880, qu'enfin le retard dans l'exécution des travaux et leur durée exagérée ont causé au sieur Fourcroy un préjudice considérable, par l'impossibilité où il s'est trouvé, pendant très longtemps, de se servir de l'unique chemin d'exploitation desservant son domaine; que, d'autre part, en ce qui concerne les quasi-paliers, l'inclinaison, qui aurait dû leur être donnée réglementairement par la compagnie, était de deux centimètres, tandis qu'en fait ils ont été construits avec des inclinaisons de plus de trois centimètres; que les pouvoirs conférés à l'administration, en vertu desquels elle peut modifier l'assiette des voies publiques déviées pour les chemins de fer, sans ouvrir au profit des propriétaires riverains aucun droit à indemnité, ne sauraient s'exercer dans l'espèce, parce qu'il s'agit d'un chemin d'exploitation, n'ayant pas le caractère d'un chemin public; qu'ainsi le sieur Fourcroy est fondé à réclamer des dommages-intérêts à la compagnie du Nord-Est pour le préjudice résultant de l'impossibilité où il se trouve de se servir du nouveau chemin d'exploitation pour le transport des produits de son domaine; qu'enfin, en ce qui concerne les clôtures, l'exposant ne conteste pas que l'administration a seule le droit de déterminer le mode de clôture que la compagnie est tenue d'établir le long de la voie; mais que, d'autre part, si l'inefficacité des clôtures cause un préjudice au propriétaire dont l'immeuble est traversé par le chemin de fer, il n'est pas admissible que celui-ci ne puisse pas obtenir de la compagnie la réparation du dommage;

Vu le cahier des charges de la compagnie des chemins de fer du Nord-Est, et l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845;

Vu la loi du 3 mai 1841;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

En ce qui concerne les dispositions par lesquelles le Conseil de préfecture a alloué au sieur Fourcroy une indemnité de 1 500 fr., pour exécution défectueuse des paliers aux abords du passage à niveau, et une somme de 1 150 francs, pour retard apporté à l'exécution des travaux :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que plusieurs parcelles appartenant au sieur Fourcroy ont été expropriées pour l'établissement du chemin de fer de Boulogne à Saint-Omer; que, devant le jury d'expropriation, une indemnité montant à 12 000 francs a été allouée au propriétaire, pour dépossession de terrains y compris toutes dépréciations, et qu'en outre la compagnie du Nord-Est s'est engagée envers lui, comme supplément d'indemnité, à remettre en état le chemin d'exploitation conduisant à sa ferme, qui se trouvait coupé par la voie ferrée;

Considérant que les réclamations portées par le sieur Fourcroy devant le conseil de préfecture tendaient à faire décider, d'une part, que la compagnie n'avait pas exécuté dans de bonnes conditions de viabilité, et conformément aux engagements pris par elle, les parties du chemin formant paliers, faisant suite au passage à niveau, et, d'autre part, que l'exécution de ces travaux avait eu lieu tardivement, et dans une saison inopportune; que ces réclamations soulevaient des questions relatives à l'interprétation et à l'exécution de la décision du jury d'expropriation, qu'il n'appartenait pas à l'autorité administrative de résoudre; que, dès lors, le conseil de préfecture, en condamnant la compagnie à payer des indemnités au propriétaire, a excédé les limites de sa compétence, et qu'il aurait dû, sur ces deux chefs de demande, renvoyer le sieur Fourcroy à se pourvoir devant l'autorité judiciaire compétente pour connaître de ses réclamations;

En ce qui concerne la disposition par laquelle le conseil de préfecture a alloué au sieur Fourcroy une indemnité de 300 francs pour insuffisance des clôtures établies le long de la voie :

Considérant que le sieur Fourcroy a reconnu qu'aucun engagement n'a été pris devant le jury par la compagnie relativement aux clôtures, et qu'il a uniquement fondé sa réclamation, devant le conseil de préfecture, sur l'obligation à laquelle la compagnie serait tenue par son cahier des charges de séparer la voie de fer des propriétés riveraines par une clôture suffisante;

Mais considérant qu'aux termes du cahier des charges et de l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845 susvisés, l'administration à

seule le droit de déterminer le mode de clôture que la compagnie est tenue d'établir le long de la voie;

Considérant que le requérant ne justifie pas que la clôture existant entre sa propriété et le chemin de fer n'ait pas été établie conformément au type approuvé par l'administration; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné la compagnie du chemin de fer à payer au sieur Fourcroy une indemnité de 300 francs à raison de l'insuffisance des clôtures... (Arrêté annulé. Sieur Fourcroy condamné aux dépens.)

(N° 185)

[23 janvier 1885].

Voirie (Grande). — Routes départementales. — Déversement de vidanges sur une route. — Contravention. — (Sieur Lhomme).

Procès-verbaux (Foi due aux). — Les procès-verbaux constatant les contraventions de grande voirie ne font pas foi jusqu'à preuve contraire des faits dont le rédacteur n'a pas été personnellement témoin. Mais ils peuvent être admis, à titre de simples renseignements (*).

Affirmation. — Enregistrement. — Aucune disposition de loi ne prescrit à peine de nullité que les procès-verbaux soient affirmés dans le délai de trois jours, et enregistrés.

Vu la requête du sieur Lhomme... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — deux arrêtés du 26 juillet 1883, par lesquels le conseil de préfecture de la Seine l'a condamné à deux amendes de 50 francs, à la réparation du dommage et aux frais du procès-verbal, pour avoir déversé des matières de vidange sur les routes départementales n°s 51 et 58;

Vu l'ordonnance du bureau des finances de la généralité de Paris du 17 juillet 1781, article 9;

Vu les lois des 19-22 juillet 1791 (article 29), 29 floréal an X et 23 mars 1842;

Vu les décrets des 18 août 1810 et 16 décembre 1811;

Considérant qu'aucune disposition législative ne prescrit à peine de nullité que les procès-verbaux destinés à constater les contraventions de grande voirie soient affirmés dans le délai de trois jours et enregistrés;

(*) Voy. 16 mai 1884, Lhomme, *Ann.* 1885, p. 23.

Considérant que les procès-verbaux dont s'agit avaient pour objet d'établir que le 12 novembre 1882 des vidanges avaient été déversées sur les routes départementales nos 51 et 58, par des ouvriers du sieur Lhomme; qu'il résulte de ces procès-verbaux que les agents qui les ont rédigés n'ont pas assisté au fait du déversement; que, si, dans ces conditions, lesdits procès-verbaux ne font pas foi jusqu'à preuve contraire, rien ne s'oppose à ce qu'ils soient admis à titre de simple renseignement dont l'appréciation appartient au Conseil d'État;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, si une certaine incertitude existe sur l'heure précise à laquelle les contraventions ont été commises, il n'est pas douteux que ces contraventions sont le fait du sieur Lhomme; que, dès lors, c'est à bon droit que, par application des ordonnances susvisées du 4 août 1731 et du 17 juillet 1781, le Conseil de préfecture à condamné le sieur Lhomme à l'amende, à la réparation du dommage et aux frais du procès-verbal... (Rejet.)

(N° 186)

[30 janvier 1885].

Ingénieurs. — Frais de visite d'une prise d'eau. — Recouvrement. (Sieur Mangeot.)

Les frais et honoraires dus aux Ingénieurs à raison de leur intervention dans des affaires d'intérêt communal ou privé ne sont pas assimilés à des contributions publiques, et à ce titre recouvrables comme en matière de contributions directes. — Incompétence de la juridiction administrative (*).

Vu la requête du sieur Mangeot tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 20 janvier 1882, par lequel le conseil de préfecture de Meurthe-et-Moselle a rejeté sa demande en dégrèvement des frais mis à sa charge, au sujet de l'instruction d'une demande d'établissement de tuyaux d'irrigation;

Ce faisant, attendu que la demande du sieur Mangeot au préfet de Meurthe-et-Moselle tendait à obtenir l'autorisation d'amener dans sa propriété, de l'eau potable, prise à un aqueduc qui tra-

(*) Il en est différemment depuis la loi du 30 juillet 1885 qui comprend (tabl. D) les honoraires et frais de déplacement dus aux Ingénieurs au nombre des taxes assimilées recouvrables comme les contributions directes.

verse la route départementale n° 18; que cet aqueduc, qui existe depuis un temps immémorial et avant le classement de la route, est la propriété du requérant, qui l'a fait reconstruire à ses frais en 1846; dans ces circonstances, c'est à tort que l'administration a fait procéder à une instruction par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et mis les frais de l'instruction à la charge du réclamant, accorder la décharge demandée;

Vu les observations du Ministre de l'Agriculture tendant au maintien de l'arrêté attaqué;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics dans lesquelles il reconnaît que les frais dont s'agit ne peuvent, en l'absence de toute disposition législative, être perçus comme des contributions directes;

Vu l'article 75 du décret du 7 fructidor an XII et les décrets des 10 mai 1854 et 27 mai 1854;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'administration des contributions directes a réclamé au sieur Mangeot le payement d'une somme de 69f,85 portée sur un rôle rendu exécutoire par le préfet de Meurthe-et-Moselle à raison de l'instruction d'une demande formée par ledit sieur Mangeot et tendant à obtenir l'autorisation de placer dans un aqueduc établi sous la route départementale, n° 18, un tuyau destiné à amener sur sa propriété l'eau d'un bassin alimenté par le ruisseau de Parfondrupt;

Mais considérant qu'aucune disposition de loi n'a rangé parmi les contributions publiques dont le recouvrement est autorisé les frais et honoraires dus aux Ingénieurs à raison de leur intervention dans les affaires d'intérêt communal ou privé; qu'ainsi c'est à tort que l'administration a réclamé au sieur Mangeot, dans les formes et conditions prescrites pour le recouvrement des contributions directes, les frais et honoraires qui seraient dûs aux Ingénieurs au sujet de l'instruction de la demande précitée... (Arrêté annulé. Il est accordé au sieur Mangeot décharge la somme de de 69f,85).

(N° 187)

[6 février 1885].

Algérie. — Cours d'eau non navigable. — Usine. — (Sieur Lavie) (*).

(*) Suite de l'arrêt du 23 avril 1875 (Lavie) Voir *Ann.* 1877, p. 644.

Évaluation du volume d'eau nécessaire, lors de la vente domaniale, pour la mise en mouvement de quatre moulins hydrauliques situés sur une dérivation du Rummel, les actes de vente étant muets sur le volume d'eau aliéné et ne fixant que le nombre des tournants.

Réserves relatives à un débat éventuel : refus d'en donner acte.

Intérêts réclamés, bien qu'il n'y ait pas de demande principale. Rejet.

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour le sieur Pierre Lavie... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 13 janvier 1883, par lequel le Conseil de préfecture de Constantine a déterminé, après expertise, en exécution d'une décision du Conseil d'État du 23 avril 1875, les volumes d'eau nécessaires à la marche de quatre usines dont le requérant est propriétaire sur le Rummel, en vertu de ventes domaniales effectuées de 1845 à 1848;

Ce faisant, attendu que les experts, après les expériences les plus minutieuses, ont, d'un commun accord, évalué la force motrice nécessaire par paire de meules à six chevaux-vapeur et reconnu que, dans l'état de fonctionnement des usines, cette force utile correspondait à une force brute de 27-47 chevaux; qu'ils ont, au moyen de ces données, exactement déterminé, conformément à la décision du Conseil d'État, le volume d'eau nécessaire à la marche des usines à l'époque des ventes domaniales; que, pour écarter leur avis, le Conseil de préfecture a, à tort, admis que le canal d'amenée ne pouvait à cette époque débiter le volume d'eau dont s'agit; qu'il résulte, au contraire, tant de documents anciens que des aveux des agents de l'administration, que le canal avait un débit de 1 000 litres à 1 200 litres par seconde, supérieur à celui que les experts ont proposé d'attribuer aux usines; homologuer le rapport d'expertise; dire en conséquence que, dans l'état de fonctionnement des usines à l'époque des ventes, le volume d'eau nécessaire à la marche des appareils était, pour le moulin dit Raut-el-Bey, de 565 litres 250 par seconde; pour Raut-oum-el-Arouch, de 218 litres 478; pour Raut-el-Baroud, de 522 litres 243, et pour Raut-Chilia, de 800 litres 097; subsidiairement allouer au réquérant le bénéfice de ses conclusions du 29 août 1877; condamner l'État aux dépens et aux frais des deux expertises successivement ordonnées par le Conseil de préfecture, ainsi qu'aux intérêts des sommes qui pour-

raient être ultérieurement allouées au requérant à titre d'indemnité pour privation de la force motrice concédée;

Vu les observations en défense du Ministre de l'Agriculture par lesquelles le Ministre expose, d'une part, que, si le canal d'amenée pouvait, par sa section et sa pente, fournir, au moment des ventes, un débit supérieur à 1 000 litres par seconde, ce débit pouvait être altéré, soit par l'irrégularité du régime du Rummel, soit par les crues qui dégradaient et même emportaient parfois le canal; d'autre part, que la force effective nécessaire par paire de meules n'est pas supérieure à 3,33 chevaux, et que le rendement mécanique ne peut être évalué à moins de 27 p. 100, ce qui donne une force brute de 12,1 chevaux; pourquoi ledit Ministre conclut à ce que le pourvoi soit rejeté, et, par voie de recours incident, à ce que les volumes d'eau déclarés nécessaires soient fixés, pour le moulin dit Raut-el-Bex, à 290 litres, par seconde; pour Raut-oum-el-Arouch, à 112 litres; pour Raut-el-Baroud, à 267 litres, et pour Raut-Chilia, à 410 litres; enfin à ce qu'il lui soit donné acte en vue du règlement éventuel de ses réserves en ce qui concerne l'état du canal d'amenée des usines et l'irrégularité du débit du Rummel à l'époque des ventes domaniales;

Vu la décision du Conseil d'État du 23 avril 1875;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu la loi du 16 juin 1851;

Considérant que la décision ci-dessus visée du Conseil d'État, en date du 23 avril 1875, a renvoyé le sieur Lavie devant le Conseil de préfecture de Constantine à l'effet de faire déterminer après expertise le volume d'eau qui, dans l'état de fonctionnement, à l'époque des ventes domaniales, des usines dont il est propriétaire sur le Rummel, était nécessaire à la marche des neuf paires de meules dont le maintien ou l'établissement lui était imposé;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la force motrice nécessaire pour la mouture du blé dur au moyen de meules du type de celles qui existaient, au moment des ventes, dans les usines du requérant, doit être évaluée à cinq chevaux-vapeur effectifs pour une paire de meules avec ses accessoires; qu'il résulte également de l'instruction, et notamment des constatations de la seconde expertise que le rendement mécanique, c'est-à-dire le rapport de la force utile à la force brute, ne dépassait pas 21.968 p. 100, chiffre qui s'explique par l'imperfection des appareils existant au moment des ventes; qu'ainsi, la force brute nécessaire au fonctionnement des usines était de 22.76 chevaux par paire de meules; que cette force correspond, à raison du nombre de tournants et

de la hauteur de chute de chacune des usines, à l'emploi des volumes d'eau suivants, savoir : pour le moulin-El-Bey, 468 litres par seconde ; pour le moulin Oum-el-Arouch, 180 litres; pour le moulin El-Baroud 432 litres, et pour le moulin Chilia, 662 litres ;

Considérant que, de ce qui précède, il résulte qu'il y a lieu d'annuler l'arrêté ci-dessus visé du Conseil de préfecture, en date du 13 janvier 1883, qui a attribué à chaque usine des volumes d'eau inférieurs à ceux qui sont ci-dessus indiqués, qu'à plus forte raison, le Ministre de l'Agriculture n'est pas fondé à soutenir que les volumes d'eau admis par ledit arrêté sont trop élevés ;

Sur les conclusions du Ministre de l'Agriculture tendant à ce qu'il lui soit donné acte de ses réserves en ce qui concerne l'état du canal d'amenée des usines et de l'irrégularité du débit du Rummel à l'époque des ventes domaniales :

Considérant que ces réserves sont fondées sur des faits dont, suivant le Ministre de l'Agriculture, il y aurait lieu de tenir compte dans le calcul de l'indemnité qui pourrait être réclamée par le sieur Lavie; qu'elles sont donc relatives à un débat purement éventuel, et que, dès lors, il n'y a pas lieu en l'état d'en donner acte ;

Sur la demande d'intérêts du sieur Lavie :

Considérant qu'il ne peut être demandé d'intérêts qu'accessoirement à une demande principale ; que le Conseil n'est saisi par le sieur Lavie d'aucune action en indemnité, et qu'ainsi la demande d'intérêts n'est pas recevable... (Arrêté annulé. Il est déclaré que, par les actes de vente et de concession des moulins El-Bey, Oum-el-Arouch, El-Baroud et Chilia, l'État a concédé au sieur Lavie, savoir : pour le moulin El-Bey, 468 litres par seconde; pour le moulin Oum-el-Arouch, 180 litres; pour le moulin Chilia, 662 litres. Dépens à la charge de l'État. Surplus des conclusions du sieur Lavie et recours incident du Ministre rejetés.)

(N° 188)

[6 février 1885].

Cours d'eau non navigables. — Curage. — Mise en demeure. — Délai expiré. — Exécution d'office. — (Ministre de l'Agriculture contre sieur Pesez).

Lorsque le riverain d'un cours d'eau n'a pas effectué le curage dans les cinq jours prescrits par l'arrêté préfectoral qui l'ordon-

nait, il ne saurait s'affranchir du payement des travaux faits en régie en soutenant que les affiches annonçant l'époque de l'ouverture des travaux n'ont pas été apposées plus de dix jours avant cette ouverture, ainsi que le prescrivait l'arrêté de curage, si en fait l'inexéuution des travaux n'a été constaté que plus de quinze jours après cet affichage et plus de dix jours après la notification individuelle.

(Recours contre un arrêté du 24 mai 1884; Pas-de-Calais; taxes; 1881; pour le curage d'office de la rivière de Clarence);

Vu la loi des 12-20 août 1790;

Vu la loi des 14 floréal an XI;

Vu les décrets du 25 mars 1852 et 13 avril 1861;

Considérant qu'aux termes de l'arrêté susvisé du 31 août 1881 les riverains de la Clarence qui n'auraient pas exécuté le curage prescrit par ledit arrêté, dans le délai de cinq jours après la date fixée pour l'ouverture des travaux, devaient supporter les frais de curage opéré d'office en régie par les soins de l'administration;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du procès-verbal dressé par l'agent-voyer cantonnal, qu'à la date du 12 octobre 1881, sept jours après l'ouverture des travaux, le sieur Pesez avait incomplètement exécuté le curage prescrit par l'arrêté susvisé du préfet du Pas-de-Calais; qu'il ne saurait se prévaloir, pour contester la régularité des taxes mises à sa charge, de ce qu'il s'est écoulé moins de dix jours entre l'époque de la publication ordonnée par l'article 6 de l'arrêté susvisé et celle de l'ouverture des travaux, attendu que ladite publication a été faite le 25 septembre 1881, qu'il a été remis, le 30 septembre suivant, aux intéressés un bulletin portant réquisition d'exécuter le curage de la Clarence au droit de leurs propriétés; que le procès-verbal de constatation n'a été adressé que le 12 octobre, plus de quinze jours après la publication collective et plus de dix jours après la notification individuelle de l'arrêté préfectoral; qu'ainsi les intéressés ont eu, pour se mettre en mesure et exécuter les travaux, un délai plus long que celui qui leur était accordé par l'arrêté de curage;

Considérant que l'établissement de la régie devait avoir lieu de plein droit à l'expiration du délai prévu par l'article 7 de l'arrêté préfectoral et après constatation par procès-verbal de l'inexécution des travaux, sans qu'il fût besoin d'aucune autre mise en demeure; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le Conseil de Préfecture du Pas-de-Calais a accordé au sieur Pesez décharge

des taxes auxquelles il a été imposé d'office pour le curage de la Clarence... (Arrêté annulé. Le sieur Pesez remboursera au département du Pas-de-Calais les avances faites pour le curage de la Clarence au droit de ses propriétés et s'élevant à la somme de 448f,16).

(N° 189)

[6 février 1885].

Travaux publics. — Décompte. — Réclamation. — Délai. — Exécution d'un chemin vicinal. — Cahier des charges de 1870, *art.* 41, *déclaré applicable à l'entreprise.* — (Sieur Goffin contre commune de Sainte-Geneviève.)

Lorsqu'une réclamation formée contre un décompte provisoire dans les vingt jours de sa présentation est pendante devant le Conseil de préfecture au moment où est notifié le décompte définitif, cette réclamation ne doit pas être renouvelée à peine de déchéance dans les vingt jours qui suivent la notification (*).

Montant du solde du décompte dû à l'entrepreneur; règlement des indemnités mises à sa charge, non justifié; provision accordée à l'entrepreneur d'une partie de la somme à lui due.

Montant du solde du décompte dû à l'entrepreneur; règlement des indemnités mises à sa charge, non justifié; provision accordée à l'entrepreneur d'une partie de la somme à lui due.

Vu la requête... pour le sieur Goffin... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 21 juillet 1882, par lequel le Conseil de préfecture de l'Oise a rejeté sa demande tendant au payement d'une somme de 8 483 francs qui lui serait due à raison de l'exécution des travaux d'ouverture du chemin vicinal ordinaire n° 7 de la commune de Sainte-Geneviève;

Ce faisant, attendu que le sieur Goffin n'était pas un entrepreneur, mais un ouvrier chargé d'exécuter un travail sous la direction de la commune; qu'ainsi, il n'était pas soumis au cahier des clauses et conditions générales relatif aux chemins vicinaux, et que c'est à tort que le Conseil de préfecture lui a appliqué la

---

(*) Voy. même solution en ce qui concerne l'application des articles 32 et 41 des cahiers des charges des Ponts et Chaussées de 1833 et 1866, Bertrand, 4 mai 1854, *Ann.* 1854, p. 581; Mondielli, 15 juin 1883, *Ann.* 1884, p. 204, et le renvoi.

déchéance établie par l'article 41 dudit cahier; que, d'ailleurs, le décompte a été présenté au sieur Goffin le 25 octobre 1881, et qu'il a adressé une réclamation avant l'expiration du délai fixé par les clauses et conditions générales; que, d'autre part, les conclusions de sa requête introductive d'instance devant le Conseil de préfecture, en date du 5 mai 1881, étaient suffisamment précises et qu'elles ont été développées dans un mémoire ampliatif; qu'en admettant que le requérant fût déchu du droit de réclamer contre le décompte, le Conseil de Préfecture aurait dû lui allouer la somme de 4 050 francs que la commune ne contestait pas lui devoir; condamner la commune de Sainte-Geneviève à payer au sieur Goffin la somme de 8 483 francs; subsidiairement, la condamner à payer la somme de 4 050 francs, et ordonner une expertise à l'effet d'établir pour le surplus le bien fondé de la réclamation; mettre à sa charge les intérêts, les intérêts des intérêts et les dépens;

Vu les observations en défense présentées pour la commune de Sainte-Geneviève... tendant au rejet du pourvoi et à la condamnation du sieur Goffin aux dépens, par les motifs que, par la soumission qu'il a signée, le sieur Goffin s'est engagé à exécuter les travaux dans les conditions du devis, parmi lesquelles se trouve l'obligation de se soumettre aux clauses et conditions générales relatives aux chemins vicinaux; que, contrairement à l'article 41 desdites clauses, il n'a présenté aucune réclamation dans le délai de vingt jours contre le décompte définitif de l'entreprise; qu'en effet, la réclamation qu'il prétend avoir présentée le 27 octobre 1881 contre ledit décompte a été en réalité formée le 27 octobre 1880 contre un précédent décompte dont les éléments ont été modifiés depuis; que, d'autre part, la requête du 5 mai 1881 au Conseil de préfecture constitue, non pas une réclamation, mais un acquiescement aux offres de l'administration; qu'enfin, si la commune n'acquitte pas la somme de 4 050 francs qu'elle doit au sieur Goffin, c'est qu'il n'a pas justifié, ainsi qu'il y était tenu par l'article 48 des clauses et conditions générales, du payement de diverses indemnités à sa charge;

Vu le cahier des clauses et conditions générales annexé à l'instruction ministérielle du 6 décembre 1870;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui touche la recevabilité de la demande du sieur Goffin devant le Conseil de préfecture :

Considérant que, par la soumission qu'il a signée, le sieur Goffin s'est engagé à exécuter les travaux d'ouverture du chemin vicinal

ordinaire n° 7 de la commune de Sainte-Geneviève aux conditions du devis, au nombre desquelles se trouve l'obligation de se conformer au cahier des clauses et conditions générales annexé à l'instruction ministérielle du 6 décembre 1870; que, dès lors, le sieur Goffin n'est pas fondé à soutenir qu'il n'était pas soumis aux prescriptions de l'article 41 dudit cahier portant que, si l'entrepreneur ne croit pas pouvoir accepter le décompte, il doit déduire par écrit ses motifs dans les vingt jours qui suivent la présentation des pièces ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Goffin a formé par écrit, le 27 octobre 1880, une réclamation détaillée contre un décompte provisoire qui lui avait été présenté le 19 du même mois, et qu'ayant reçu, le 21 mars 1881, notification d'un nouveau décompte provisoire qui ne faisait droit qu'en partie à ses réclamations, il a, dans le délai de vingt jours, écrit au maire qu'il n'accepterait ce décompte que moyennant l'allocation d'une somme supplémentaire ; que cette condition ayant été refusée par la commune, il a, dès le 5 mai, saisi de la contestation le Conseil de préfecture, et que, dans une requête du 12 avril 1882, il a développé les motifs à l'appui de ses réclamations antérieures ; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le Conseil de Préfecture, se fondant sur ce que l'entrepreneur s'est borné à refuser de signer le décompte définitif qui lui a été soumis le 25 octobre 1881, a décidé qu'il avait encouru la déchéance établie par l'article 41 du cahier des clauses et conditions générales ;

Considérant que l'affaire n'est pas en état et qu'il y a lieu de renvoyer les parties devant ledit Conseil de préfecture pour être statué au fond ce qu'il appartiendra ;

Sur les conclusions subsidiaires tendant à obtenir le payement de la somme de 4 050 francs :

Considérant que la commune de Sainte-Geneviève ne conteste pas devoir au sieur Goffin la somme de 4 050 francs; que, d'autre part, celui-ci ne justifie pas avoir effectué le payement de diverses indemnités à sa charge; que, dans ces circonstances, le requérant n'est pas fondé à réclamer le payement immédiat de la somme de 4 050 francs, mais qu'il y a lieu de lui accorder à titre de provision la somme de 3 000 francs... (Arrêté annulé. Renvoi des parties devant le Conseil de préfecture. La commune payera une somme de 3 000 francs à titre de provision. Les intérêts des sommes dues au sieur Goffin courront du jour où il justifiera en avoir fait la demande. La commune est condamnée aux dépens. Surplus des conclusions du sieur Goffin rejeté.)

(N° 190)

[6 février 1885].

Travaux Publics. — Décompte. — Cahier de 1833. — *Déblais de roc rencontrés au cours des travaux; demande d'indemnité pour travail imprévu; rejet : un prix unique a été prévu pour tous les déblais de la nature desquelles l'entrepreneur pouvait d'ailleurs se rendre compte* (*art.* 22) (*). — (Sieur Queinnec contre le département du Finistère).

Intérêts : ils peuvent être réclamés à partir de l'expiration du délai de garantie (*art.* 34), *mais ils ne peuvent être alloués que du jour de la demande.*

Vu la requête pour le sieur Queinnec... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 4 novembre 1881, par lequel le Conseil de préfecture du Finistère a rejeté sa réclamation relative au décompte des travaux par lui exécutés pour l'ouverture d'un chemin vicinal de grande communication de Gouzec à Saint-Thois;

Ce faisant, attendu que le requérant a rencontré sur plusieurs points du parcours de la tranchée un rocher dur et compacte dont le déblai ne pouvait rentrer dans la classe unique de déblai prévu au devis, et rémunéré à raison de 0f,28 le mètre cube; que c'est à tort que le Conseil de préfecture a refusé de faire application à ce travail imprévu des dispositions de l'article 22 de clauses et conditions générales en allouant à l'entrepreneur un prix nouveau; attendu, d'autre part, que le Conseil de préfecture n'a alloué au requérant les intérêts du solde de son entreprise que du jour de la demande et que ces intérêts doivent lui être comptés à partir des trois mois qui suivent la réception définitive; condamner le préfet ès qualités à payer au sieur Queinnec la somme de 111 982f,50 pour indemnité de plus-value; subsidiairement, ordonner une expertise; lui allouer en tous cas les intérêts du 24 août 1880 et les intérêts des intérêts, et condamner le préfet ès qualités aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour le préfet du Finistère... tendant au rejet de la requête avec dépens, par les motifs que le

(*) Voy. Dalifol, 30 novembre 1883, *Ann.* 1885, p. 607.

travail effectué par le sieur Queinnec rentrait dans ceux prévus au devis; qu'en effet une seule classe de déblais était spécifié par l'article 50 et que dans l'intention commune des parties elle comprenait les déblais de roc qui pouvaient se rencontrer et dont les autres dispositions du devis prévoyaient l'existence; que, d'autre part, aux termes de l'article 34 des clauses et conditions générales de 1833 applicables à l'entreprise, les intérêts ne courent pas de plein droit au profit de l'entrepreneur, mais seulement du jour de sa demande et que celle du sieur Queinnec à cet effet n'a été formée que le 21 mars 1881;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu le cahier des clauses et conditions générales du 25 août 1833;

En ce qui touche les déblais :

Considérant que l'article 50 du devis spécifiait qu'il serait établi un prix unique de déblais;

Considérant que dans ses articles 28 et 43 et dans le dernier paragraphe de l'article 50, le même devis prévoyait que parmi les déblais pourraient se rencontrer du roc ou des bancs pierreux, pouvant fournir des matériaux d'une dureté convenable pour l'empierrement des chaussées;

Considérant en outre qu'il résulte de l'instruction que les déblais dont s'agit n'ont été effectués qu'à une faible profondeur qui permettait à l'entrepreneur de se rendre compte de la nature du sol;

Considérant, dès lors, que l'extraction des déblais de roc, rencontrés par le sieur Queinnec ne constituait pas un travail imprévu dans le sens de l'article 22 du cahier ci-dessus visé des clauses et conditions générales et que par suite l'entrepreneur ne pouvait, sans revenir sur les prix de son marché, demander l'application d'un prix nouveau; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a refusé d'ordonner une expertise à l'effet de constater l'importance des déblais de cette nature;

En ce qui touche les intérêts :

Considérant qu'aux termes de l'article 34 des clauses et conditions générales du 25 août 1833, applicables à l'entreprise du sieur Queinnec, l'entrepreneur qui n'est pas soldé à l'expiration du délai de garantie peut prétendre à des intérêts à partir de cette époque; mais que, dans tous les cas, aux termes de l'article 1153 du Code civil, lesdits intérêts ne peuvent remonter au-delà du jour de la demande qui en à été faite; que le sieur Queinnec ne justifie pas qu'il les ait demandés antérieurement au 21 mars 1881, jour à partir duquel ils lui ont été alloués par l'arrêté attaqué, et que son pourvoi de ce chef doit être rejeté;

En ce qui touche les intérêts des intérêts :

Considérant que le requérant les a demandés par son mémoire enregistré au secrétariat du contentieux du Conseil d'État le 3 avril 1882; qu'à cette époque il lui était dû plus d'une année d'intérêts et qu'il y a lieu de lui allouer les intérêts de intérêts à compter dudit jour... (Les intérêts des sommes dues au sieur Queinnec seront capitalisés pour porter intérêt à 5 p. 100 à compter du 3 avril 1882. Surplus rejeté. Sieur Queinnec condamné aux dépens.)

(N° 191)

[6 février 1885].

Travaux publics. — Mise en régie exécutée. — Contestation ultérieure. — Recevabilité. — Cahier des conditions générales en 1866, article 35. — (Sieur Sérail.)

L'entrepreneur qui continue comme tâcheron les travaux dont il était entrepreneur, et qui exécute ainsi l'arrêté de mise en régie prononcée contre lui est il recevable à soutenir ultérieurement qu'elle a été irrégulièrement prononcée? — Rés. aff. impl. (*).

La mise en régie est régulièrement prononcée lorsque l'entrepreneur n'exécute pas les mises en demeure qui lui sont données et il n'est pas nécessaire que cette inexécution soit constatée contradictoirement, — dans l'espèce, l'entrepreneur aurait d'ailleurs encouru la mise en régie par sa lenteur, sa négligence et son insuffisance de ressources.

Vu la requête... pour le sieur Sérail... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 1er mars 1882, par lequel le Conseil de préfecture de l'Hérault a rejeté sa demande d'indemnité pour le préjudice que lui a causé la mise en régie de son entreprise;

Ce faisant, attendu que c'est à tort que le Conseil de préfecture a admis qu'il avait accepté la mise en régie prononcée par un arrêté préfectoral du 8 mai 1880, qu'il a au contraire toujours critiqué cette mesure en la forme et au fond et qu'en acceptant

---

(*) Les arrêtés de mise en régie étant des actes d'administration non susceptibles de recours direct, l'entrepreneur ne saurait en les exécutant perdre son droit de les attaquer à l'occasion du décompte.

de continuer les travaux comme tâcheron il n'a pas entendu renoncer à réclamer les dommages-intérêts qui lui sont dus; que, si le sieur Sérail a été mis en demeure, le 17 avril 1880, d'activer l'approvisionnement des pierres de taille, il n'a négligé aucun effort pour livrer ces pierres qui étaient de dimensions exceptionnelles et dont la fourniture présentait de grandes difficultés; que, d'ailleurs, la quantité approvisionnée était de 17 mètres cubes, 40 centimètres au 30 mars 1880 et avait été portée à 42 mètres cubes 89 centimètres au moment de la mise en régie, malgré les pluies persistantes survenues dans l'intervalle; que l'Administration a commis la faute de ne pas faire constater contradictoirement les quantités de pierre de taille existant au moment de la notification de l'arrêté de mise en demeure et à l'expiration du délai fixé par cet arrêté; que, d'autre part, c'est à tort que l'arrêté de mise en régie s'est appuyé sur ce fait que l'entrepreneur avait cessé la fourniture des moellons d'enrochement; qu'en effet, le sieur Sérail n'a reçu de ce chef aucune mise en demeure et les retards apportés à l'immersion des enrochements ont été provoqués par l'administration qui a arrêté les approvisionnements et suspendu à deux reprises différentes ses travaux de dragages; déclarer la mise en régie mal fondée et condamner l'État à payer une indemnité de 50 000 francs, avec intérêts et dépens;

Vu le cahier des charges de l'entreprise et le cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que pour repousser la réclamation du sieur Sérail le Conseil de préfecture s'est fondé sur ce que le requérant avait consenti à continuer les travaux dont il s'était rendu adjudicataire, non plus en qualité d'entrepreneur, mais comme simple tâcheron et avait par suite accepté la mise en régie prononcée contre lui par un arrêté préfectoral du 8 mai 1880;

Considérant qu'en admettant que cette circonstance relevée par l'arrêté attaqué ait été à tort considérée comme entraînant la renonciation du sieur Sérail à toute demande d'indemnité, il résulte de l'instruction que l'entrepreneur ne s'est pas conformé aux prescriptions de l'arrêté préfectoral du 17 avril 1880 qui l'avait mis en demeure d'avoir dans le délai de 10 jours apporté et taillé sur le chantier au moins 7 mètres cubes de pierre froide et organisé ses ateliers de manière à fournir ensuite 7 mètres cubes de pierre de taille par semaine; qu'il a été en effet constaté le 3 mai 1880, par le conducteur des ponts et chaussées, que trois pierres de taille formant un cube total de 3 mètres cubes

15 centièmes avaient été apportées depuis la notification de l'arrêté précité;

Considérant que, sans contester l'importance de cet approvisionnement, le sieur Sérail se borne à soutenir que cette constatation aurait dû être faite en sa présence;

Mais considérant que le requérant ne peut se prévaloir d'aucune disposition du cahier des clauses et conditions générales pour se plaindre que cette constatation n'ait pas été faite contradictoirement; que, d'autre part, les formalités prescrites par l'article 35 des clauses précitées ont été régulièrement observées; qu'enfin la régie était rendue nécessaire soit par la lenteur avec laquelle le sieur Sérail a conduit son entreprise et par sa négligence à obtempérer aux ordres de service, soit par l'insuffisance de ses ressources; que, dans ces circonstances, l'entrepreneur n'est pas fondé à soutenir que la mise en régie a été prononcée à tort à son égard; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sa demande d'indemnité... (Rejet.)

(N° 192)

[6 février 1885].

Travaux Publics (Génie). — Décompte. — Réclamation. — Caution. — Délai. — (Sieur Guérin contre le Ministre de la Guerre).

Lorsque des travaux ont été exécutés par une caution aux lieu et place d'un entrepreneur, et que la caution a été autorisée à signer une partie des pièces de comptabilité, l'entrepreneur conserve cependant le droit de signer les comptes généraux, et le délai de réclamation s'ouvre pour la caution du jour de la signature de ces comptes par l'entrepreneur. — Déchéance prononcée d'une réclamation formée tardivement par une caution.

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour le sieur Guérin... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 31 décembre 1881, par lequel le Conseil de Préfecture de la Drôme a rejeté les réclamations présentées par lui sur le décompte de l'entreprise des travaux de construction du quartier de cavalerie Saint-Jacques, à Valence;

Ce faisant, attendu que c'est à tort que le Conseil de Préfecture

a décidé que la demande du sieur Guérin n'était pas recevable par le double motif que ledit sieur Guérin n'avait pas qualité pour la présenter et qu'elle avait été formulée pour la première fois après l'expiration du délai de six mois imparti par l'article 70 du cahier des clauses et conditions générales des marchés du génie du 25 novembre 1876; qu'en effet, le sieur Guérin ayant pris la place du sieur Giroud, adjudicataire des travaux, dont il était la caution, avait été constamment considéré par l'administration comme le véritable entrepreneur et avait par suite qualité pour demander le payement des travaux exécutés; et que la période d'exécution des travaux devant, d'après le procès-verbal d'adjudication, comprendre l'année 1880, la réclamation avait été formulée en temps utile le 4 janvier 1881; par ces motifs, en annulant la décision attaquée, renvoyer les parties devant les premiers juges pour être statué au fond, et décider que le sieur Guérin aura droit aux intérêts et intérêts des intérêts des sommes qui seront reconnues lui être dues;

Vu les observations du Ministre de la Guerre... tendant au rejet du pourvoi par les motifs que si le sieur Guérin a été autorisé à se substituer à l'entrepreneur pour la direction du chantier et à signer par procuration une partie des pièces de comptabilité, le sieur Giroud est resté seul entrepreneur responsable de l'exécution du marché et seul admis à signer les pièces destinées à la liquidation des dépenses par le Ministre; que la substitution d'un entrepreneur à un autre ne pouvait, aux termes du cahier des des clauses et conditions générales, résulter que d'une décision ministérielle expresse qui n'est pas intervenue dans l'espèce; que, les travaux ayant été terminés en 1879, aucune réclamation ne pouvait être valablement présentée plus de six mois après le 13 mai 1880, époque à laquelle le compte général des travaux de l'exercice 1879 avait été arrêté et signé par le sieur Giroud, entrepreneur;

Vu le mémoire en réplique du sieur Guérin... par lequel il déclare persister dans ses précédentes conclusions par les motifs que la substitution d'un entrepreneur à un autre peut avoir lieu et a lieu dans l'espèce conformément aux prévisions de l'article 14 du cahier des clauses et conditions générales; que, d'ailleurs, le requérant avait qualité, aux termes de l'article 1166 du Code civil, pour exercer l'action appartenant au sieur Giroud, son débiteur; que la déchéance semestrielle ne s'applique pas aux réclamations tendant au payement de travaux exécutés en dehors des prévisions du marché, et que d'ailleurs le compte arrêté le

13 mai 1880 n'a pu faire courir le délai à l'égard du requérant qui n'en a pas eu connaissance;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sans qu'il soit besoin d'examiner si le sieur Guérin avait qualité pour saisir la juridiction contentieuse de réclamations relatives au décompte des travaux de construction du quartier Saint-Jacques à Valence :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que c'est en qualité de caution du sieur Giroud, entrepreneur, que le sieur Guérin a dirigé lesdits travaux ; que si, en cette qualité, il avait été admis par la lettre du colonel-directeur du génie du 29 juillet 1879 à signer, par procuration du sieur Giroud, les pièces de comptabilité destinées à rester dans la place de Valence, ladite lettre mentionnait explicitement que les pièces établies en vue de la liquidation des dépenses par le Ministre, notamment les comptes généraux, devraient être signées par ledit sieur Giroud ;

Considérant qu'il n'est pas contesté que la construction du quartier Saint-Jacques a été terminée en 1879; que le compte général des dépenses de l'exercice 1879 a été arrêté le 13 mai 1880 et signé par le sieur Giroud ; qu'il suit de là que les réclamations présentées pour la première fois par le sieur Guérin le 4 janvier 1881 ont été formulées après l'expiration du délai de six mois imparti par l'article 70 du cahier des clauses et conditions générales des marchés du génie, approuvé le 23 novembre 1876 et rendu applicable à l'entreprise du sieur Giroud par le cahier des charges ; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le Conseil de Préfecture a déclaré que ces réclamations qui auraient eu pour effet, si elles avaient été admises, de modifier le compte des dépenses et des travaux de l'entreprise, n'étaient pas recevable... (Rejet.)

(N° 193)

[6 février 1885].

Travaux Publics. — Dommages. — Procédure. — Assistance à l'expertise. — Arrêté contradictoire. — (Sieur Mivière.)

L'arrêté du Conseil de Préfecture rendu à la suite d'une expertise est contradictoire vis-à-vis de la partie dont l'expert a prêté serment et a été invité par ses collègues à procéder aux opérations de l'expertise et qui a elle-même soumis ses moyens de défense aux

experts de son adversaire, alors même qu'elle n'aurait pas produit de mémoire devant le Conseil de Préfecture (*).

Vu la requête... pour le sieur Mivière... tendant à ce qu'il plaise annuler avec dépens — un arrêté du 20 décembre 1882, par lequel le Conseil de Préfecture de l'Allier a déclaré non recevable l'opposition qu'il avait formée contre un précédent arrêté dudit Conseil, rendu le 28 juillet 1880, et condamnant le requérant à garantir la commune de Jaligny des conséquences de la condamnation à 2 800 francs de dommages-intérêts qui a été prononcée contre elle, par le même arrêté, au profit des consorts Mazeron;

Ce faisant, attendu que l'arrêté qui a motivé l'opposition du requérant avait été rendu par défaut; qu'en effet, l'expert nommé par lui a refusé de prendre part aux opérations d'expertise; qu'en outre, le sieur Mivière n'a produit devant le Conseil de Préfecture aucune défense écrite et qu'il s'est abstenu de paraître à l'audience fixée pour le jugement de l'affaire; renvoyer les parties devant le Conseil de Préfecture de l'Allier pour une nouvelle expertise; et, dans le cas où l'affaire serait révoquée au fond, ordonner une expertise contradictoire par trois experts à désigner par les parties;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu la loi du 21 juin 1865 et le décret du 12 juillet 1865;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du procès-verbal d'expertise, qu'au cours de l'instance qui a donné lieu à l'arrêté attaqué, le sieur Mivière a désigné son expert; que cet expert a prêté serment le 12 mai 1880 devant le juge de paix Jaligny; qu'il a été régulièrement invité par les deux autres experts à procéder avec eux aux opérations qui leur avaient été confiées; qu'il s'est effectivement réuni à eux le 9 juillet 1880 et qu'il a pris part à leurs délibérations; que le requérant lui-même a par une lettre datée du 2 mai 1880, soumis aux experts de la commune de Jaligny et des consorts Mazeron les moyens sur lesquels il se fondait pour refuser le payement de l'indemnité qui lui était demandée; que, dans ces circonstances, l'arrêté rendu par le Conseil de Préfecture de l'Allier, le 28 juillet 1880, était contradictoire, et que c'est avec raison que l'opposition formée par le sieur Mivière contre ledit arrêté a été déclarée non recevable... (Rejet.)

(*) Voy. Table générale des *Arrêts du C. d'État* 1859-1874, t. II, p. 562, et notamment Huot, 13 février 1862, p. 111, (*Rec. des Arr. du C. d'État*), et Demoulin, 5 mai 1864, *Ann.* 1864, p. 524. — Arsène Périer, *Traité de la compétence des Conseils de Préfecture*, t. II, n° 739.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 194)

[19 septembre 1885.]

Pêche fluviale.— Renseignements périodiques à fournir sur la marche du service.

A M... Ingénieur en chef des Ponts et Chausées à...

Monsieur l'Ingénieur en chef, aux termes de la circulaire du 8 mars 1878, (*) MM. les Ingénieurs en chef, chargés d'un service de pêche, sont appelés à produire tous les trois mois un rapport sur la marche de ce service.

Il arrive le plus souvent que, faute de faits nouveaux à signaler à l'Administration, les rapports dont il s'agit ne font que reproduire presque textuellement les renseignements déjà fournis pour le précédent trimestre. Dans cet état de choses, j'ai été amené à penser qu'un seul rapport annuel suffirait pour tenir l'Administration au courant de tous les faits qu'il lui importe de connaître.

J'ai en conséquence décidé qu'il ne serait plus produit à l'avenir de rapports trimestriels sur le service de la pêche.

L'Administration se contentera désormais du travail d'ensemble qui est présenté chaque année à la suite des comptes de tournée d'inspection. Mais il doit être bien entendu que ce travail recevra tous les développements dont il est susceptible et mentionnera aussi complètement que possible tous les renseignements spécifiés par les circulaires des 8 août 1864, 20 novembre 1865 et 8 mars 1878, auxquelles je vous prie de vous référer.

J'ajoute enfin que si quelque incident nouveau de nature à influer sur les résultats consignés dans le dernier rapport fourni venait à se produire dans le courant de l'année, vous auriez à en donner avis à l'Administration par un rapport spécial.

Veuillez m'accuser réception de la présente circulaire.

Recevez, Monsieur l'Ingénieur en chef, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics.
DEMÔLE

(*) Voir *Annales* 1878, p. 608.

(N° 195)

[30 septembre 1885.]

Mesures prises pour les élections législatives du 4 Octobre 1885.

A M. Ingénieur en Chef, à...

Monsieur l'Ingénieur en chef, M. le Ministre des Postes et des Télégraphes m'informe qu'il a pris les mesures nécessaires pour que le résultat des élections pour le 4 octobre prochain parvienne, aussi promptement que possible, au Gouvernement.

En vue d'éviter toute entrave à l'exécution des prescriptions qu'il a arrêtées dans ce but, mon collègue exprime le désir que les fonctionnaires de mon département jouissant de la franchise télégraphique, s'abstiennent, non seulement de transmettre des dépêches relatives aux élections, mais encore d'user du télégraphe en dehors des cas d'extrême urgence, dans les journées des 4, 5 et 6 octobre, pendant lesquelles les lignes télégraphiques seront très chargées.

Je vous prie, M. l'Ingénieur en chef, de vouloir bien tenir compte du désir exprimé par M. le Ministre des Postes et des Télégraphes et donner, sans retard, connaissance de la présente circulaire aux Ingénieurs ordinaires de votre service.

Recevez, Monsieur l'Ingénieur en chef, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics.

Pour le Ministre et par autorisation

Pour le Conseiller D'État,
Directeur du personnel, du Secrétariat et de la Comptabilité:

Le Chef de Division,
E. Noblécourt.

PERSONNEL.

(N° 196)

Octobre 1885.

I. — INGENIEURS.

1° NOMINATIONS.

Décret du 25 *août* 1885. — Sont nommés Élèves-Ingénieurs de 3e classe au Corps national des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à dater du 1er octobre 1885, les Élèves de l'École Polytechnique dont les noms suivent :

MM. **de Joly**, (Marie-Georges),
Margot, (Maurice-Victor-Edouard),
Kauffmann, (Albert-Daniel),
Aroles, (Jules-Jacques-Ignace),
Dubois, (Auguste-Marie),
Buffet, (Marie-Louis-François-Augustin-Alphonse),
Comte, (Joseph-Firmin),
Domergue, (Henri-Toussaint-Victor),
Blondel, (André-Eugène),

MM. **Naudé**, (Émile-Jean-Joseph),
Desbos, (Jean-Désiré),
Herrmann, (Abel),
Couvreux, (Pierre-Georges-Camille),
Dreyfuss, (Justin),
Huet, (Jules-Toussaint),
Wiart, (Charles-Albert),
Malterre, (Ambroise-Georges-Julien-Edouard),
Claise, (Georges-Hubert).

2° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 28 *août* 1885. — **M. Clavenad**, Ingénieur ordinaire de 1re classe précédemment en congé renouvelable au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama est mis à la disposition de M. le Maire de la ville de Lyon pour être chargé de la direction de la voirie municipale de cette ville.

M. Clavenad sera considéré comme étant en service détaché.

3° CONGÉ.

Arrêté du 4 septembre 1885. — Une prolongation de congé de trois mois est accordée pour raisons de santé à M. **Lefort** (Édouard), Ingénieur en Chef de 2° classe.

4° CONGÉ RENOUVELABLE.

Arrêté du 28 août 1885. — M. **Bonnet**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence d'Angoulême, au service ordinaire du département de la Charente, et à divers services de navigation et de chemins de fer, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, pour être chargé de la construction de la ligne d'Argenteuil à Mantes.

M. **Bonnet** demeure chargé de la liquidation des entreprises de la ligne de Limoges au Dorat.

5° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Couche** (Édouard), Ingénieur en Chef de 1re classe.	31 août 1885

6° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 25 août 1885. — Les subdivisions de Verneuil et de Pacy-sur-Eure sont distraites de l'arrondissement du Sud-Est du service ordinaire du département de l'Eure (M. **Lion**, Ingénieur ordinaire à Evreux) et rattachées, la première, à l'arrondissement du Sud-Ouest (M. **Tessier**, Sous-Ingénieur à Bernay), la seconde, à l'arrondissement du Nord-Est (M. **Bourquelot**, Ingénieur ordinaire à Louviers).

Par suite, les arrondissements du Sud-Est, du Nord-Est et du Sud-Ouest sont constitués comme il suit :

Arrondissement du Sud-Est (Evreux).

Routes nationales.	$82^{k},205$
Routes départementales.	102,066
	184,271
Cours d'eau non navigables ni flottables.	93^{k},

Arrondissement du Nord-Est (Louviers).

Routes nationales.	184k,358
Routes départementales..	273, 493
	457, 851
Navigation de la rivière d'Eure.	14k,600
Cours d'eau non navigables ni flottables.	362,000

Arrondissement du Sud-Ouest (Bernay).

Routes nationales.	135k,931
Routes départementales..	277, 175
	413, 106
Cours d'eau non navigables ni flottables.	263k,000

Il n'est rien modifié à l'organisation actuelle de l'arrondissement du Nord-Ouest (Pont-Audemer).

Arrêté du 26 août. — Le 5e arrondissement (M. **Bernis**, Conducteur faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Mont-de-Marsan) du service de chemin de fer confié à M. l'Ingénieur de Chef **Pugens** est supprimé.

La section de la ligne de Casteljaloux à Roquefort comprise entre Bergonce et Roquefort est rattachée au 1er arrondissement du même service (M. **Guibert**, Ingénieur ordinaire à Mirande).

Arrêté du 28 août. — Le nombre des arrondissements d'Ingénieur ordinaire entre lesquels est réparti le service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Dupuy**, est porté de 4 à 5.

Les trois premiers arrondissements resteront constitués conformément aux dispositions de l'arrêté du 22 décembre 1884.

Les 4e et 5e arrondissements seront organisés comme il suit :

4e arrondissement.

Ligne de Civray au Blanc — section de Civray à Lussac-les-Châteaux :

1° Études et travaux d'infrastructure de la section entière;

2° Études et travaux de superstructure de la partie comprise entre Civray et Charroux;

3° Contrôle des travaux de superstructure de la partie comprise entre Charroux et Lussac-les-Châteaux.

Ligne de Confolens à la ligne de Civray au Blanc — section comprise dans le département de la Vienne (Études).

M. **Goury du Roslan**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Poitiers.

5e *arrondissement.*

Lignes de Confolens à Excideuil (études et travaux d'infrastructure, contrôle des travaux de superstructure).

Lignes de : Confolens à la ligne de Civray au Blanc, section comprise entre Confolens et la limite du département de la Charente.	Études.
— Confolens à Bellac.	
— Ruffec à Excideuil.	

M. **Cuënot,** Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à Angoulême.

Arrêté du 28 *août.* — M. **Cuënot,** Ingénieur ordinaire de 3e classe chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Confolens, est attaché, à la résidence d'Angoulême, aux services ci-après désignés, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Charente (arrondissement composé des deux cantons d'Angoulême et de celui d'Hiersac);

2° Service hydraulique du même département (moins celui de Confolens);

3° Navigation de la Charente;

4° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef Dupuy (5e arrondissement, réorganisation) :

Ligne de Confolens à Excideuil (Études et travaux d'infrastructure — Contrôle des travaux de superstructure).

Lignes de : Confolens à la ligne de Civray au Blanc — section de Confolens à la limite du département de la Charente. . .	Études.
— Confolens à Bellac.	
— Ruffec à Excideuil.	

en remplacement de M. **Bonnet,** mis en congé renouvelable.

Idem. — M. **Goury du Roslan,** Ingénieur ordinaire de 3e classe chargé, à la résidence de Poitiers, des arrondissements du Sud et du Centre du service ordinaire du département de la Vienne, est chargé en outre du 4e arrondissement (Réorganisation) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Dupuy** :

Ligne de Civray au Blanc — section de Civray à Lussac-les-Châteaux (Études, travaux et contrôle de travaux);

Études de la ligne de Confolens à la ligne de Civray au Blanc — section comprise dans le département de la Vienne, en remplacement de M. **Bonnet**, mis en congé renouvelable.

Arrêté du 1er septembre. — La section de chemin de fer de Saint-Florentin à Vitry-le-François, comprise entre Valentigny et Vitry-le-François est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitation du réseau de l'Est, savoir :

A la 1re section d'Ingénieur en Chef,

Aux 3es arrondissements d'Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines.

Idem. — M. **Moissenet** (Léon), Ingénieur ordinaire de 3e classe en congé avec traitement entier pour raisons de santé est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Bayonne et attaché au service des études et travaux relatifs au régime général du bassin de l'Adour et de ses affluents — 4e section, en remplacement de M. **Petit**, Ingénieur auxiliaire licencié.

Arrêté du 4 septembre. — Un service est créé pour le contrôle des travaux du chemin de fer de Mostaganem à Tiaret, concédé à la Compagnie Franco-Algérienne par la loi du 15 avril 1885.

Ce service est réuni aux attributions de M. **Genty**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Oran.

M. **Poisson**, Ingénieur ordinaire à Mostaganem est attaché au service de Contrôle de la ligne de Mostaganem à Tiaret.

Idem. — La ligne d'Eu à Dieppe est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, savoir :

A la 1re section d'Ingénieur en Chef,

Aux 2es arrondissements d'Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines.

Idem. — La ligne de Palaiseau à Villeneuve-Saint-Georges, concédée au Syndicat du chemin de fer de Ceinture de Paris, est rattachée pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, savoir :

A la 3e section d'Ingénieur en Chef,

Aux arrondissements uniques d'Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines.

Arrêté du 11 septembre. — Le service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Souk-Ahras à Sidi-El-Hemessi (frontière tunisienne) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Bône à Guelma et prolongements.

Arrêté du 14 septembre. — M. **Robert**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Saint-Malo, au service maritime du département d'Ille-et-Vilaine, est attaché, à la résidence de Marseille, au service maritime du département des Bouches-du-Rhône, en remplacement de M. **Delestrac**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — Les limites de service de Contrôle de l'exploitation des deux réseaux du Nord et de l'Ouest, sur la ligne circulaire de Paris-Ouest à Paris-Nord, ont été fixées aux points où commencent et finissent les rails des types de chaque Compagnie, soit pour la voie de droite (sens d'Ermont à Argenteuil) à l'aiguille (kilomètre 18 + 161m,60) et pour la voie de gauche à l'aiguille de la communication entre les voies principales (kilomètre 18 + 184m,95).

Il est entendu d'ailleurs que les faits qui se passeront sur ces aiguilles seront du ressort du Contrôle de l'Ouest.

Arrêté du 23 septembre. — La ligne du Pertuiset à Saint-Just est rattachée pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitation du réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, savoir :

A la 2e section d'Ingénieur en Chef,

Aux 2es arrondissements d'Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines.

Idem. — La section de ligne de Crest à Die est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitation du réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, savoir :

A la 3e section d'Ingénieur en Chef;

Aux 3es arrondissements d'Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines.

Idem. — Un service est créé pour le Contrôle des travaux du chemin de fer de Tabia à Tlemcen concédé à la Compagnie de l'Ouest-Algérien par la loi du 16 juillet 1885.

Ce service est réuni aux attributions de M. **Genty**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Oran.

M. **Gauthier**, Sous-Ingénieur à Tlemcen est attaché au service du Contrôle de la ligne de Tabia à Tlemcen.

Arrêté du 25 septembre. — Le service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Revigny à Vouziers est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est.

Les Ingénieurs chargés du Contrôle de la construction restent toutefois chargés de la remise des chemins aux communes et du règlement des dépenses d'établissement de la deuxième voie, à la charge de l'État.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS

1er *septembre* 1885. — MM. **Renoux** (Remis), **Faucon-Dumont** et **Bernard** (Eugène), Candidats déclarés admissibles à l'emploi de Conducteur et actuellement employés, au service de la mission française des Travaux publics de Grèce, sont nommés Conducteurs de 4e classe.

Ils seront considérés comme étant en service détaché.

19 *septembre*. — M. **Michel** (Octave), Candidat déclaré admissible est nommé Conducteur de 4e classe et mis en cette qualité, à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies pour occuper l'emploi d'Agent-voyer de la ville de Rufisque (Sénégal).

Il est placé dans la situation de service détaché.

2° AVANCEMENT.

8 *septembre* 1885. — M. **Blanchard de Laval**, Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la 1re section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans, est élevé à 3e classe de son grade.

3° SERVICE DÉTACHÉ.

15 *septembre* 1885. — M. **Bailly**, Conducteur de 1re classe détaché au service de la mission française des Travaux publics de Grèce est mis à la disposition du Gouvernement tunisien pour être employé dans le service des Travaux publics de la Régence.

Il est maintenu dans la situation de service détaché.

4° CONGÉS.

28 *août* 1885. — M. **Caron** (Jules), Conducteur de 4e classe en congé sans traitement jusqu'au 31 mai 1885, pour entrer au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama, est maintenu définitivement dans cette situation.

1er *septembre*. — Est rapporté l'arrêté du 26 juillet 1885, par lequel M. **Lebis** (Auguste), Conducteur de 3e classe a été attaché au service ordinaire du département de Maine-et-Loire.

M. **Lebis** est mis en congé sans traitement.

15 *septembre*. — M. **Pascal**, Conducteur de 4e classe en congé sans traitement pour raisons de santé jusqu'au 1er septembre 1885, est maintenu dans cette situation pendant une nouvelle période d'une année.

22 *septembre*. — M. **Hères** (Cyprien), Conducteur de 3e classe détaché, au service des Travaux publics de la Cochinchine, et remis à la disposition du Département des Travaux publics par M. le Ministre de la Marine et des Colonies, est placé dans la situation de congé sans traitement.

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

2 *septembre* 1885. — M. **Denamiel**, (Louis), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à continuer de s'occuper, à la résidence de Perpignan, des moyens à employer pour combattre le phylloxéra.

19 *septembre*. — M. **Jordy** (Jacques), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la 1re section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, pour entrer au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama.

6° DÉMISSION.

8 *septembre* 1885. — Est acceptée la démission de M. **Chavernac**, Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département de la Haute-Garonne.

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Le Gat** (Yves), Conducteur de 4e classe détaché au service des Travaux publics de la Cochinchine	27 mars 1885.
M. **Scordel** (Edme), Conducteur de 3e classe, Loiret, service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Gien	6 juin 1885.
M. **Danet** (Charles), Conducteur de 2e classe, Vendée, service ordinaire.	13 juillet 1885.
M. **Guillot** (Paul), Conducteur de 1re classe, Seine, service ordinaire	10 août 1885.

	Date du décès.
M. Thiriet (Constant), Conducteur de 2e classe, Vosges, service ordinaire.	14 août 1885.
M. Michel (Charles). Conducteur de 3e classe, Vosges, service ordinaire	30 août 1885.
M. Arnaud (Bonaventure), Conducteur de 3e classe, Basses-Alpes, service ordinaire. . .	2 septembre 1885.

8° DÉCISIONS DIVERSES.

25 *août* 1885. — M. **Bernard** dit **Fétu**, Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, passe au service ordinaire du département de la Côte-d'Or.

1er *septembre*. — M. **Guimonneau** (Adolphe), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département d'Ille-et-Vilaine, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Fougères à Vire, passe, dans le département de la Vienne, au service des études et travaux de la ligne de Civray au Blanc.

Idem. — M. **Blanchard** (Jean), Conducteur de 1re classe en congé sans traitement est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Seine.

2 *septembre*. — M. **Bougier** (Edmond), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département de l'Isère, passe au service ordinaire du département de Maine-et-Loire.

Idem. — M. **Sayous** (Jean), Conducteur de 1re classe attaché au service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive, passe du département de la Haute-Vienne dans le département de la Corrèze.

Idem. — M. **Marcillou** (Étienne), Conducteur de 4e classe au service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive, passe du département de la Corrèze, dans le département de la Haute-Vienne.

4 *septembre*. — MM. **Dupuy** (Germain) Conducteur de 1re classe et **Laroque** (Armand), Conducteur de 2e classe attachés au service ordinaire du département d'Oran sont attachés accessoirement au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Mostaganem à Tiaret.

Ils conservent leurs attributions actuelles.

Idem. — M. **Thiérot**, Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Seine-et-Oise, au service de la navigation de la Seine (1re section — 2e division) est attaché accessoirement au service du Contrôle des travaux de la ligne de Corbeil à Melun et à Montereau.

Il conserve d'ailleurs ses attributions actuelles.

8 *septembre*. — Est rapporté l'arrêté du 13 août dernier par lequel M. **Bulharowski**, Conducteur principal a été attaché au service ordinaire du département du Rhône.

M. **Bulharowski** est attaché au service ordinaire du département de la Somme.

Idem. — M. **Cabut**, Conducteur principal attaché, dans le département de la Haute-Saône, au service du canal de Montbéliard à la Haute-Saône, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Lure à Loulans-les-Forges.

Idem. — M. **Bonhoure**, Conducteur principal attaché, dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études et travaux du chemin de fer d'Ambert à Darsac, passe au service ordinaire du département de la Haute-Garonne.

Idem. — M. **Martaud**, Conducteur de 3e classe détaché au service des travaux de l'île de Nossi-Bé et remis à la disposition de l'Administration des Travaux publics est attaché au service ordinaire du département de la Savoie.

11 *septembre*. — M. **Richard** (Jules), Conducteur de 3e classe attaché au service des études et travaux du chemin de fer de Loudun à Châtellerault, passe du département de la Vienne, dans le département d'Indre-et-Loire.

Idem. — MM. **Audra**, Conducteur de 2e classe et **Bavoillot**, Conducteur de 3e classe attachés, dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Bône, sont attachés en outre au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Bône à Mokta-El-Hadid et de Kef-oum-Théboul à l'embouchure de la Messida en remplacement de MM. **Porri** et **Dunand** qui sont exclusivement attachés au service ordinaire de la circonscription de Bône.

14 *septembre* M. **Lugagne**, Conducteur de 4e classe attaché, dans le département des Bouches-du-Rhône, au service des études et travaux du chemin de fer de Valdonne à Fuveau, passe, dans le département de l'Ariège, au service des études et travaux de la ligne de Pamiers à Limoux.

Idem. — M. **Ganteaume**, Conducteur de 3e classe détaché au service de l'assainissement de la ville de Toulon, passe, dans le département du Bouches-du-Rhône, au service des études et travaux du chemin de fer de Valdonne à Fuveau et du Contrôle des travaux de chemins de fer.

15 *septembre*. — M. **Serres**, Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Tarn, au service des études et travaux du

chemin de fer de Mazamet à Bédarieux, passe au service de la ligne d'Albi à Saint-Affrique, même département.

15 *septembre.* — **M. Delcourt** (Ulric), Conducteur de 2e classe attaché au service ordinaire du département de l'Aveyron, passe au service ordinaire du département de l'Allier.

19 *septembre.* — **M. Fourmond** (Honoré), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer de Prades à Olette, passe, dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la 1re section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

L'éditeur-gérant : DUNOD.

PARIS. TYPOGRAPHIE J. LECLERC

14, RUE DELAMBRE, 14

(N° 197)

INSTITUTION D'UN CODE UNIFORME

DES

SIGNAUX ÉCHANGÉS ENTRE LES AGENTS DES TRAINS ET LES AGENTS DE LA VOIE OU DES GARES

RAPPORT

AU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

Paris, le 14 novembre 1885.

Monsieur le Ministre,

Parmi les questions que soulève l'exploitation technique des chemins de fer, l'une des plus graves et des plus importantes, l'une de celles qui intéressent le plus directement la sécurité publique, est sans contredit celles des signaux.

Dès que le réseau national a commencé à se développer, l'attention de l'administration s'est fixée sur les inconvénients que pourrait avoir la diversité des appareils optiques ou acoustiques employés par les différentes compagnies, notamment pour indiquer l'état de la voie aux agents des trains.

Le premier document officiel qui porte la trace de cette préoccupation est le rapport de la commission d'enquête instituée en 1857, à l'effet d'étudier « les moyens de garantir la régularité et la sûreté de l'exploitation des chemins de fer ». On y trouve exprimé, avec toute l'autorité qui s'attache aux remarquables travaux de cette commission, le vœu « que les compagnies adoptent, pour tout ce qui concerne la sécurité publique, une espèce de langue universelle, des signes identiques parlant aux yeux de tous et qui, rapidement compris et appris même par les personnes

étrangères aux chemins de fer, pourraient prévenir de nombreux accidents, surtout aux passages à niveau et aux stations. »

Malgré cet avis, les compagnies ont continué à mettre chacune en usage les signaux qu'elles considéraient comme remplissant le mieux les conditions requises, et l'administration n'a pas cru devoir, en l'état, leur imposer une unification d'autant plus difficile que l'industrie de l'exploitation des chemins de fer était encore en pleine voie de transformation.

Les funestes évènements de 1870-1871 ayant mis en lumière le rôle considérable des chemins de fer au point de vue des opérations militaires, l'opinion publique s'est émue des dangers que la variété des signaux pourrait susciter pour la défense nationale, et l'uniformisation lui est apparue, sinon comme une nécessité absolue, du moins comme une mesure de sage prévoyance, non seulement pour les transports en temps de paix, mais encore et surtout pour les transports en temps de guerre. Toutefois, l'administration a continué à reculer devant les difficultés qui l'avaient jusqu'alors arrêtée; elle a cru devoir se borner à uniformiser les signaux et les règles concernant la circulation des trains pour les transports stratégiques à effectuer au-delà de la base d'opérations : un ordre de service a été arrêté dans ce but, conformément à l'avis de la commission militaire supérieure des chemins de fer et annexé au règlement du 1er juillet 1874 sur les transports militaires.

En 1882, la question a été portée devant le Parlement. MM. Delattre et de Janzé et plusieurs de leurs collègues ont déposé sur le bureau de la Chambre des députés une proposition de loi relative à « la sécurité publique dans les chemins de fer ». Les honorables auteurs de cette proposition concluaient, dans les termes les plus pressants, à mettre les compagnies en demeure de rendre leurs signaux identiques, afin de permettre, le cas échéant, de faire passer les agents d'un réseau sur l'autre, sans courir les risques d'erreurs et d'accidents redoutables.

Le comité de l'exploitation technique a été consulté à cet égard. La diversité des signaux adoptés sur les différents réseaux ne lui a pas paru présenter des inconvénients aussi grands qu'on était porté à le croire au premier abord. Il n'en a pas moins conclu à l'utilité de compléter l'uniformisation de leur *langage*, en leur attribuant une seule et même signification pour une apparence ou un son déterminés.

Appelé à se prononcer à son tour, le conseil d'État a, dans sa séance du 9 avril 1884, émis l'avis « qu'il pouvait être utile d'uni-

formiser les règles relatives au *langage* des signaux, tout en laissant aux compagnies, en ce qui touchait les conditions de construction et de manœuvre des appareils, la liberté indispensable au progrès ». Il a fait, en outre, remarquer que, dans l'état actuel de la législation, l'administration avait les pouvoirs nécessaires; qu'il s'agissait de mesures appartenant, par leur nature, au domaine du pouvoir exécutif, dont il importait, en cette matière, de ne pas amoindrir le rôle et les prérogatives; et que, dès lors, il n'y avait point lieu de recourir à une loi.

Les conclusions du Conseil d'État concordaient avec celles du comité de l'exploitation technique. Les unes et les autres ne tendaient toutefois qu'à l'uniformisation du *langage* des signaux.

Il convient, en effet, de distinguer, en ce qui concerne les signaux :

1° Les apparences ou les sons qu'ils sont destinés à produire, ainsi que la signification à y attacher;

2° Leur structure et les moyens mécaniques par lesquels on les manœuvre;

3° Les règles suivant lesquelles ils sont placés et répartis.

On ne saurait, sans fermer la porte au progrès, règlementer tous les détails des dispositions mécaniques : ce serait d'ailleurs une œuvre sans utilité sérieuse.

On ne pourrait davantage soumettre à des principes absolus, à des formules invariables, la répartition des signaux sur les diverses lignes : cette répartition dépend notamment du profil et du tracé du chemin de fer, ainsi que des conditions du trafic.

Seule, l'uniformisation du sens à attribuer aux apparences ou aux sons, c'est-à-dire du *langage* des signaux, présente un réel intérêt.

A la vérité, l'utilité de la mesure, même restreinte à ces termes, a été contestée par des ingénieurs compétents et expérimentés. Ces ingénieurs ont invoqué les entraves qui en résulteraient pour l'amélioration progressive de l'exploitation, les dangers auxquels on serait exposé pendant la période de transformation, les inconvénients qu'il y a toujours à modifier les règlements et les habitudes du personnel. Ils ont fait remarquer que les agents des trains ne quittent, pour ainsi dire, jamais leur réseau; que les parcours communs sont peu nombreux et de faible étendue; que, le cas échéant, on pourra avoir recours au pilotage, c'est-à-dire faire accompagner les agents des trains pénétrant sur un réseau étranger par un agent de ce réseau; que même, en cas de guerre, les compagnies feront chacune, à l'aide de leur personnel, les

transports sur leurs lignes, en deça de la base d'opérations; enfin que l'uniformisation des signaux ne suffirait pas pour permettre de lancer impunément des mécaniciens sur des voies dont ils n'auraient point l'habitude et dont ils ne connaîtraient pas le tracé et le profil.

Ces objections, que j'ai tenu à résumer fidèlement et avec impartialité, n'ont pas convaincu l'administration. Malgré le soin et l'habilité avec lesquels ont été préparés les transports militaires, on ne peut se dispenser de prévoir certaines éventualités qui conduiraient à faire passer des agents de la traction ou de l'exploitation d'un réseau sur un autre, et de ce que l'uniformisation des signaux ne pourrait parer complètement à tous les dangers, il faudrait bien se garder de conclure à son inutilité. J'ajoute, du reste, et je le montrerai par la suite, que le champ restera ouvert aux perfectionnements et aux progrès, et que la transformation pourra se faire avec la prudence et les tempéraments nécessaires pour la rendre inoffensive.

En présence des appréciations conformes du comité de l'exploitation technique et du Conseil d'État, votre honorable prédécesseur a, par une dépêche du 29 octobre 1884, invité la section de contrôle du comité à rédiger un *Code des signaux*, dont l'objet était « d'unifier le langage des signaux optiques et acoustiques échangés entre les agents des trains et les agents de la voie ou des gares ».

Pour se conformer à cette invitation, la section de contrôle a préparé un premier projet destiné à servir de cadre aux études et aux observations des compagnies et de l'administration des chemins de fer de l'État.

Après une discussion approfondie de ces observations, ainsi que des contre-propositions dont elles étaient appuyées, après de nombreuses conférences avec les délégués des compagnies, elle a définitivement arrêté le texte que j'ai l'honneur de soumettre aujourd'hui à votre haute approbation et dont vous trouverez la justification détaillée dans le rapport rédigé par M. l'Ingénieur en Chef Aguillon.

Je n'ai point à examiner ici toutes les dispositions de ce code. Je me borne à indiquer qu'il détermine les règles relatives au langage des signaux fixés ou mobiles de la voie et des trains, ainsi que des signaux de départ et d'arrivée des trains dans les gares. Ont seuls été exceptés :

1° Les signaux de cloches électriques de voie unique, qui n'intéressent pas directement les agents des trains et pour lesquels

l'uniformisation du langage n'eût pu être accomplie sans une profonde transformation de tons les appareils du réseau du Nord;

2° Les signaux d'annonce des circulations extraordinaires, qui n'ont qu'une importance secondaire et qui font actuellement l'objet d'études et d'expériences dont il convient d'attendre les résultats;

3° Les signaux de manœuvres à la machine, dont la réglementation fort complexe n'a pas encore paru susceptible d'être assise sur des bases solides et consacrées par la pratique.

La section de contrôle s'est attachée à innover le moins possible; elle ne l'a fait que pour les signaux d'aiguille. Elle s'est efforcée de n'admettre que des solutions simples, nettes et précises, et de choisir celles qui avaient donné les meilleurs résultats et qui étaient le plus généralement usitées sur les différents réseaux. Les compagnies ont d'ailleurs donné, au point de vue technique, une adhésion à peu près absolue à ses propositions, malgré certaines objections sur le principe même du code et certaines réserves sur l'imputation des dépenses auxquelles son application pourrait donner lieu.

Ainsi que je l'exposais précédemment, même dans le champ étroit du langage des signaux, le seul qu'ait abordé le code élaboré par la section, rien ne portera obstacle au progrès. Les compagnies resteront libres d'expérimenter de nouveaux appareils, avec l'autorisation du Ministre des Travaux Publics et sous le contrôle de l'administration. Comme toutes les œuvres humaines, celle qu'il s'agit de réaliser aujourd'hui n'aura point un caractère immuable; elle sera indéfiniment perfectible et pourra suivre pas à pas les développements de l'art et de la science. Elle pourra même y contribuer en y apportant l'ordre et la méthode et en faisant mieux converger vers un même but les efforts des compagnies.

La mise en vigueur du nouveau code nécessitera des transformations et, par suite, des dépenses assez considérables sur certains réseaux; mais elle sera échelonnée sur un délai suffisant pour ne pas jeter la perturbation dans les services et pour ne pas surcharger, outre mesure, le budget des compagnies.

Tout en apportant ces tempéraments dans l'exécution, il conviendra néanmoins de tenir fermement la main à ce que les nouvelles dispositions soient strictement et scrupuleusement observées.

J'ai d'ailleurs à peine besoin de rappeler, monsieur le Ministre, que vous avez tous les pouvoirs nécessaires pour les imposer aux compagnies. L'ordonnance du 15 novembre 1846 vous confère,

en effet, les droits les plus étendus pour la fixation du nombre et de la nature des signaux, comme l'a formellement reconnu le conseil d'État dans son avis du 9 avril 1884.

Vous ne ferez, du reste, que marcher dans la voie ouverte par divers pays étrangers, notamment par l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Suisse et même l'Angleterre, qui est cependant la terre classique de la liberté industrielle.

La réforme que j'ai l'honneur, monsieur le Ministre, de soumettre à votre sanction est sans contredit l'une des plus importantes qui aient été accomplies depuis de longues années dans le domaine de l'exploitation technique.

Le zèle, l'expérience et l'esprit conciliant des membres de la section du contrôle ont puissamment contribué à la mener à terme. C'est un devoir pour moi de vous signaler tout spécialement le grand service qu'ont rendu, en cette circonstance, MM. les Inspecteur généraux directeurs du contrôle, et particulièrement M. l'Inspecteur général Brame, président du comité de l'exploitation technique, et M. l'Ingénieur en chef des Mines Aguillon.

Telles sont, monsieur le Ministre, les courtes explications qu'il m'a paru nécessaire de produire à l'appui du projet d'arrêté ci-joint.

Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'expression de mon dévouement respectueux.

Le Conseiller d'État en service ordinaire, directeur général des Ponts et Chaussées, des Mines et des Chemins de fer.

A. PICARD.

Approuvé :

Paris, le 15 novembre 1885.

Le Ministre des Travaux Publics,

DEMÔLE.

Le Ministre des Travaux Publics,

Vu la loi du 15 juillet 1845 (*) sur la police des chemins de fer;

Vu l'ordonnance du 15 novembre 1846, (**) portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, et notamment les articles 27, 31, 35, 37, 60 et 69 de ladite ordonnance;

Vu l'avis du comité de l'exploitation technique des chemins de fer, en date du 14 novembre 1882;

(*-**) Voir *Annales* 1845 p. 521 et 1846, p. 608.

Vu l'avis du conseil d'État, en date du 9 avril 1884 ;

Vu l'avis de la section de contrôle, instituée en vertu de l'article 4 de l'arrêté ministériel du 25 janvier 1879, relatif à l'organisation et au fonctionnement du comité de l'exploitation technique ;

Sur le rapport du conseiller d'État en service ordinaire, directeur général des Ponts et Chaussées, des Mines et des Chemins de fer,

Arrête :

TITRE Ier

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 1er. — Sont régis par les dispositions suivantes les signaux échangés entre les agents des trains et les agents de la voie ou des gares.

Les règlements spéciaux à chaque compagnie ne pourront contenir aucune disposition contraire.

Les compagnies pourront d'ailleurs être autorisées par le Ministre des Travaux Publics à employer, à titre d'essai, des signaux autres que ceux qui sont prévus et définis au présent arrêté.

TITRE II.

SIGNAUX DE LA VOIE.

Section 1. — Généralités.

Art. 2. — Les signaux de la voie, c'est-à-dire les signaux faits de la voie ou des stations aux agents des trains ou des machines, sont destinés, soit à indiquer la voie libre, soit à commander l'arrêt ou le ralentissement, soit à donner la direction.

Dans tous les cas, l'absence de signal indique que la voie est libre.

Les signaux sont mobiles, c'est-à dire susceptibles d'être transportés et employés en un point quelconque, ou fixes, c'est-à-dire établis à demeure en un point déterminé.

Art. 3. — Le signal de ralentissement fait à des trains en pleine marche indique que la vitesse effective doit être réduite de façon à ne pas dépasser un maximum de 30 kilomètres à l'heure pour les trains de voyageurs, et de 15 kilomètres pour les trains de marchandises.

(*) Voir *Annales* 1879, p. 421.

Section 2. — Signaux mobiles.

Art. 4. — Les signaux mobiles ordinaires sont faits :

Le jour, avec des drapeaux, des guidons, un objet quelconque ou le bras.

La nuit, ou le jour par temps de brouillard épais, avec des lanternes à feu blanc ou de couleur.

Le jour, comme la nuit, avec des pétards.

Art. 5. — La voix libre peut être indiquée en présentant aux trains :

Le jour, le drapeau roulé ou le bras étendu horizontalement dans la direction suivie par le train.

La nuit, le feu blanc.

Art. 6. — Le drapeau rouge déployé tenu à la main par un agent commande l'arrêt immédiat.

A défaut de drapeau rouge, l'arrêt est commandé, soit en agitant vivement un objet quelconque, soit en élevant les bras de toute leur hauteur.

Le feu rouge commande l'arrêt immédiat.

A défaut de feu rouge, l'arrêt est commandé par toute lumière vivement agitée.

Art. 7. — Le drapeau vert déployé ou le guidon vert, commande le ralentissement.

Le feu vert commande le ralentissement.

Art. 8. — En cas de ralentissements accidentels, comme ceux nécessités par les travaux ou l'état de la voie, un drapeau roulé, un guidon blanc ou un feu blanc, indique le point à partir duquel le ralentissement doit cesser.

Art. 9. — Les pétards sont employés pour compléter les signaux optiques mobiles commandant l'arrêt, lorsque, soit de jour, soit de nuit, à raison de troubles atmosphériques ou pour toute autre cause, ces signaux ne pourraient pas être suffisamment perceptibles.

Dans ce cas, on doit placer deux pétards au moins, et trois par temps humide, dont un sur chaque rail, à 25 ou 30 mètres d'intervalle et à pareille distance en avant du signal optique qu'ils complètent.

L'emploi des pétards pour compléter les signaux optiques mobiles commandant l'arrêt est obligatoire, lorsque, par suite du brouillard ou d'autres troubles atmosphériques, les signaux optiques ne peuvent être distinctement aperçus à 100 mètres de distance.

Art. 10. — En cas de force majeure, des pétards peuvent être employés isolément et indépendamment des signaux optiques, même en l'absence d'un agent posté pour faire les signaux sur place.

Le mécanicien d'un train qui rencontre des pétards placés dans ces conditions doit se rendre immédiatement maître de la vitesse de son train par tous les moyens à sa disposition et ne plus s'avancer qu'à une vitesse suffisamment réduite pour être en mesure de s'arrêter dans la partie de voie en vue, s'il se présente un obstacle ou un signal commandant l'arrêt. Si, à partir du lieu de l'explosion, après un parcours fixé par le règlement de la compagnie, sans qu'il puisse être inférieur à 1 000 mètres, il ne se présente ni obstacle, ni signal commandant l'arrêt, le mécanicien peut reprendre sa vitesse normale.

Section 3. — Signaux fixes.

Art. 11. — Les signaux fixes de la voie sont :

Les disques ou signaux ronds;

Les signaux d'arrêt absolu;

Les sémaphores;

Les signaux de ralentissement;

Les indicateurs de bifurcation et signaux d'avertissement;

Les signaux indicateurs de direction des aiguilles;

Art. 12. — Le disque ou signal rond peut prendre deux positions par rapport à la voie qu'il commande : perpendiculaire ou parallèle.

Le disque fermé, c'est-à-dire présentant au train sa face rouge perpendiculaire à la voie, le jour, ou un feu rouge, la nuit, commande l'arrêt.

Le disque effacé, c'est-à-dire disposé parallèlement à la voie, le jour, ou présentant le feu blanc, la nuit, indique que la voie est libre.

Dès qu'un mécanicien aperçoit un disque fermé, il doit se rendre immédiatement maître de la vitesse de son train par tous les moyens à sa disposition et ne plus s'avancer qu'à une vitesse suffisamment réduite pour être en mesure de s'arrêter à temps dans la partie de voie en vue, s'il se présente un obstacle ou un nouveau signal commandant l'arrêt. En tous cas, il ne devra jamais atteindre la première aiguille ou la première traversée de voie protégées par le signal, et ne se remettre en marche qu'après y avoir été autorisé soit par le conducteur chef du train, soit par l'agent de service à la gare ou du poste protégé.

Art. 13. — Le *disque* ou *signal rond* doit être suivi d'un poteau indiquant, par une inscription, le point à partir duquel le signal fermé assure une protection efficace.

Art. 14. — Le *signal carré d'arrêt absolu* peut prendre deux positions par rapport à la voie qu'il commande : perpendiculaire ou parallèle.

Le signal présentant au train, le jour, perpendiculairement à la voie, un damier rouge et blanc, et, la nuit, un double feu rouge, commande l'*arrêt absolu*, c'est-à-dire qu'aucun train ou machine ne peut franchir le signal, tant qu'il commande l'arrêt.

Le signal effacé, c'est-à-dire disposé parallèlement à la voie, ou présentant, la nuit, un feu blanc, indique que la voie est libre.

Art. 15. — Sur les voies autres que celles suivies par les trains en circulation, le *signal d'arrêt absolu* défini à l'article précédent peut être remplacé, avec l'autorisation du Ministre, par un signal carré ou rond à face jaune, présentant la nuit un simple feu jaune.

Art. 16. — Le *sémaphore* est un appareil destiné à maintenir entre les trains les intervalles nécessaires.

Il donne ses indications : le jour, par la position du ou des bras dont il est muni; la nuit, par la couleur des feux qu'il présente.

Le bras qu'on voit à gauche, en regardant le sémaphore vers lequel le train se dirige, s'adresse seul à ce train.

Le jour, le bras étendu horizontalement et présentant sa face rouge commande l'arrêt ; le bras incliné vers le bas, à angle aigu, commande le ralentissement; le bras rabattu sur le mât indique que la voie est libre.

La nuit, le sémaphore commande : l'arrêt, par un feu donnant en même temps le vert et le rouge ; le ralentissement, par le feu vert. Le feu blanc indique que la voie est libre.

Le signal d'arrêt du sémaphore interdit la circulation au delà du poste ou de la station où le sémaphore est placé, sauf autorisation formelle d'avancer, donnée par le chef de station ou par celui qui en fait fonctions au poste ou à la station et dans des conditions particulières indiquées au mécanicien.

Art. 17. — Le *disque de ralentissement* peut prendre deux positions par rapport à la voie qu'il commande.

Le signal présentant au train, le jour, perpendiculairement à la voie, sa face verte, et, la nuit, un feu vert, commande le ralentissement indiqué à l'article 3.

Le signal effacé, c'est-à-dire disposé parallèlement à la voie et présentant, la nuit, un feu blanc, indique que la voie est libre.

Des limitations spéciales de vitesse peuvent, dans des cas déter-

minés par le Ministre, être indiquées par des tableaux blancs, éclairés la nuit et portant le chiffre auquel la vitesse doit être réduite.

Des tableaux portant en lettres apparentes, éclairées la nuit, le mot ATTENTION, peuvent également, dans les cas fixés par le Ministre, être employés pour indiquer aux agents des trains qu'ils doivent redoubler de prudence et d'attention jusqu'à ce que la liberté de la marche leur soit rendue.

Art. 18. — L'indicateur de bifurcation est formé soit par une plaque carrée, peinte en damier vert et blanc, éclairée la nuit par réflexion ou par transparence, soit par une plaque portant le mot bifur, éclairée la nuit de la même manière.

Ce signal est disposé, sauf autorisation contraire du Ministre, de manière à donner constamment la même indication.

Le damier vert et blanc peut être aussi employé comme signal d'avertissement annonçant des signaux carrés d'arrêt absolu qui ne protègent pas des bifurcations.

Le mécanicien qui rencontre, non effacé, l'un des signaux précédents, doit se mettre en mesure de s'arrêter, s'il y a lieu, à l'embranchement ou au signal d'arrêt absolu qu'annonce ledit signal.

Art. 19. — Les signaux indicateurs de direction des aiguilles se distinguent :

En signaux de direction, placés aux aiguilles en pointe où le mécanicien doit préalablement demander la voie utile par le sifflet de la machine;

Et en signaux de position, destinés à renseigner les agents sédentaires sur la direction donnée par les aiguilles, direction que le mécanicien n'a pas à demander par le sifflet de la machine.

Art. 20. — Les signaux de direction des aiguilles, signaux qui ne s'adressent qu'aux trains abordant les aiguilles par la pointe, sont faits par des bras sémaphoriques peints en violet, terminés à leur extrémité en flamme par une double pointe; ces bras sont disposés, se meuvent et sont éclairés la nuit de la manière suivante :

1° Lorsqu'ils sont mus par des leviers indépendants des aiguilles, mais enclanchés avec elles, ils sont placés sur un mât, à des hauteurs différentes, en nombre égal aux directions que peut donner le poste. Le bras le plus élevé correspond à la direction la plus à gauche, le moins élevé à la direction la plus à droite, chacun étant placé de haut en bas, dans l'ordre où se trouvent les directions, en allant de gauche à droite. Les bras ne peuvent prendre que deux positions : la position horizontale indiquant que la direction

correspondante n'est pas donnée; la position inclinée, à angle aigu, indiquant la direction qui est donnée. La nuit, les bras horizontaux présentent le feu violet; les bras inclinés, à angle aigu, le feu vert ou le feu blanc, suivant que l'on doit ralentir ou que l'on peut passer en vitesse.

2° Lorsqu'ils sont mus automatiquement par l'aiguille, le mât ou indicateur juxtaposé à l'aiguille ne présente jamais qu'un bras apparent. Le bras apparent d'un côté, le jour, ou donnant un feu violet, la nuit, indique que la direction correspondant à ce côté est fermée. Le bras effacé, le jour, ou un feu blanc, la nuit, indique le côté dont la direction est donnée. Lorsque plusieurs bifurcations se suivent au même poste, les appareils sont placés dans l'ordre des directions à prendre et leurs indications doivent être observées dans le même ordre.

TITRE III.

SIGNAUX DE TRAINS.

Section 1. — Signaux ordinaire portés par les trains.

Art. 21. — Tout train circulant de jour, tant sur les lignes à double voie que sur celles à voie unique, doit porter, à l'arrière du dernier véhicule, un signal de queue consistant, soit en une plaque de couleur rouge, soit dans la lanterne d'arrière dont le train doit être muni la nuit.

Art. 22. — Tout train circulant de nuit, tant sur les lignes à double voie que sur celles à voie unique, doit porter à l'avant au moins un feu blanc, et à l'arrière, un feu rouge, placé sur la face arrière, du dernier véhicule; deux autres lanternes doivent être placées de chaque côté, vers la partie supérieure du dernier véhicule, ou, en cas d'impossibilité, de l'un des derniers véhicules; ces lanternes de côté doivent être disposées de façon à lancer un feu blanc vers l'avant et un feu rouge vers l'arrière.

Cette disposition n'est pas obligatoire pour les trains de manœuvre ayant à effectuer un parcours de moins de 5 kilomètres; dans ce cas, un seul feu rouge à l'arrière suffit.

Art. 23. — Dans tous les cas où aura été établie, en conformité des prescriptions règlementaires sur la matière, une circulation à contre-voie sur une ligne à double voie, tout train ou machine isolée circulant à contre-voie doit porter : le jour, un drapeau

rouge déployé à l'avant; la nuit un feu rouge en plus du feu blanc ou des feux blancs de l'article précédent.

Art. 24. — Les trains de marchandises peuvent être distingués des trains de voyageurs par l'adjonction d'un feu vert à l'avant.

Art. 25. — Les machines isolées circulant pour le service dans les gares portent, la nuit, un feu blanc à l'avant et un feu blanc à l'arrière.

Art. 26. — Les machines isolées circulant sur la ligne, hors de la protection des signaux des gares, portent, la nuit : à l'avant, au moins un feu blanc ; à l'arrière, au moins un feu rouge, sans préjudice du signal d'avant spécial au cas de circulation à contre-voie sur une ligne à double voie.

Art. 27. — Les compagnies peuvent, en se conformant à leurs règlements spéciaux approuvés par le Ministre, distinguer la direction des trains ou machines par la position relative assignée aux feux d'avant et par l'addition de feux supplémentaires. Ces feux supplémentaires peuvent être blancs ou présenter toute couleur autre que le rouge.

Section 2. — Signaux du mécanicien.

Art. 28. — Le mécanicien communique avec les agents des trains ou de la voie par le sifflet de sa machine.

Un coup prolongé appelle l'attention et annonce la mise en mouvement.

Aux bifurcations, à l'approche des aiguilles qui doivent être abordées par la pointe, le mécanicien demande la voie en donnant le nombre de coup de sifflet prolongés correspondant au rang qu'occupe la voie qu'il doit prendre, en comptant à partir de la gauche, savoir :

Un coup pour prendre le 1re voie ;

Deux coups pour prendre la 2e voie ;

Trois coups pour prendre la 3e voie ;

Quatre coups pour la 4e voie.

Deux coups de sifflet brefs et saccadés ordonnent de serrer les freins ; un coup bref, de les desserrer.

Section 3. — Signaux des conducteurs de trains.

Art. 29. — Le train étant en mouvement, le conducteur de tête communique avec le mécanicien par la cloche ou le timbre du tender.

Un coup de cloche ou de timbre commande l'arrêt.

Art. 30. — Les conducteurs intermédiaires signalent l'arrêt au conducteur de tête et au mécanicien comme aux agents de la voie, en agitant à l'extérieur de leur fourgon ou vigie un drapeau rouge déployé ou un feu rouge tourné vers l'avant.

Le conducteur de tête, sur le vu de ce signal, le répète au mécanicien en sonnant la cloche ou le timbre du tender.

Tout agent de la voie qui aperçoit à temps un pareil signal doit faire immédiatement le signal d'arrêt au mécanicien, et, si celui-ci ne l'a pas aperçu, employer tous les moyens à sa disposition pour faire présenter utilement au train le signal d'arrêt par l'agent de la voie ou le poste en avant le plus rapproché, dans le sens de la marche du train.

TITRE IV.

DISPOSITIONS SPÉCIALES.

Section 1. — Signal de départ et d'arrêt des trains.

Art. 31. — L'ordre de départ d'un train est donné au conducteur de tête par le chef de gare ou son représentant, au moyen d'un coup de sifflet de poche. Le conducteur de tête commande à son tour au mécanicien la mise en marche du train, au moyen d'un coup de cornet.

Si le train mis en marche doit être aussitôt arrêté, pour une cause quelconque, le chef de gare en donne le signal par des coups de sifflet saccadés, et le conducteur de tête sonne la cloche ou le timbre du tender.

Le mécanicien doit, dans ce dernier cas, obéir aux coups de sifflet du chef de gare, dès qu'il les entend, alors même que le conducteur de tête ne les aurait pas encore confirmés comme il vient d'être dit.

Section 2. — Dispositions particulières au cas d'exploitation sur plus de deux voies principales.

Art. 32. — Si l'exploitation se fait sur plus de deux voies principales, les signaux destinés à chacune des voies devront être placés au voisinage immédiat et à gauche du rail de gauche de ladite voie, dans le sens de la marche des trains, ou au-dessus de cette voie, à l'exception des sémaphores dont les bras devront être tous placés de façon à être vus les uns au-dessous des autres,

les bras les plus élevés s'adressant à la direction la plus à gauche, et les plus bas à la direction la plus à droite, dans le sens de la marche des trains, les bras intermédiaires, s'adressant à la direction intermédiaire, s'il y en a une.

TITRE V.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

Art. 33. — Les délais dans lesquels les dispositions prescrites par le présent arrêté devront avoir reçu leur complète application seront déterminés, pour chaque réseau, par des décisions ministérielles spéciales.

Paris, le 15 novembre 1885.

DEMÔLE.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 198)

[13 février 1885.]

Travaux Publics communaux. — Travaux accessoires. — Malfaçons. — Mise en régie. — Refus de règlement immédiat. — Expertise; exécution de travaux d'investigation. — (Sieur Genevière contre commune de Nissan).

Lorsqu'une commune n'a pas usé du droit qu'elle s'était réservé de distraire d'une entreprise certains travaux, ceux-ci sont soumis, comme le reste des travaux, aux conditions du cahier des charges.

Dès lors, s'il ne sont pas en état de réception, et si l'entrepreneur a refusé d'exécuter les réparations nécessaires, le préfet a pu mettre en régie l'achèvement de l'entreprise et refuser le payement immédiat de ces travaux.

Lorsque les experts ont dû exécuter certains travaux pour remplir leur mission, la partie qui succombe doit en payer le montant.

Vu la requête... pour le sieur Genevière... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 27 juillet 1881, par lequel le conseil de préfecture de l'Hérault a rejeté sa demande en payement de 17 547f,25 pour fourniture et pose de tuyaux et l'a condamné aux frais d'expertise comprenant 3 998 francs, montant de travaux effectués par les experts, et 2 020 francs d'honoraires :

Ce faisant, attendu que, pour l'exécution des travaux de la conduite d'amenée, le requérant n'était pas soumis aux clauses du devis applicable au surplus de l'entreprise; que, dès lors, il n'était pas tenu d'attendre, pour réclamer le règlement de ce travail, qu'il fût en état de réception dans les conditions prescrites par le devis; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture l'a déclaré quant à présent mal fondé dans sa réclamation; attendu, d'autre part, que la mission des experts devait se borner à rechercher les malfaçons alléguées par la commune de Nissan; qu'ils ont procédé à la réfection de certaines parties d'ouvrages et fait des dépenses qui ne sauraient être mises à la charge de l'entrepreneur; condamner la commune de Nissan à payer au requérant la somme de

17 547f,25 pour fourniture et pose de tuyaux et accessoires, avec intérêts du 8 décembre 1879, jour de la demande, et intérêts des intérêts; subsidiairement, ordonner une expertise à l'effet d'établir la part de responsabilité qui pourrait incomber à l'entrepreneur dans les malfaçons prétendues; dire en tous cas que aucune partie des travaux de réfection et des honoraires composant le montant des frais d'expertise ne demeurera à la charge du requérant; et condamner la commune de Nissan aux dépens;

Vu le mémoire en défense de la commune de Nissan... tendant au rejet de la requête avec dépens, par le motif que les ouvrages dont le sieur Genevière réclame le payement rentraient dans son marché, ainsi que le démontre à l'évidence la lecture des pièces de l'adjudication; que, dès lors, il ne pouvait être reçu à en demander le payement tant que ces ouvrages n'étaient pas en état de réception provisoire, et notamment tant que la conduite n'avait pas subi l'épreuve de quatre atmosphères prescrites par le cahier des charges; qu'il est résulté de l'expertise qu'il existait de graves malfaçons; qu'ainsi, le rejet de la demande de règlement immédiat est justifié; qu'en ce qui touche les frais d'expertise, les hommes de l'art se sont bornés à faire découvrir la tranchée que l'entrepreneur s'était hâté de remblayer à tort avant toute épreuve; que ce travail, ainsi que le remplacement de plusieurs tuyaux cassés, était nécessaire à l'accomplissement de la mission d'investigation qui leur était confiée et que la dépense en doit rester à la charge du sieur Genevière;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'aux termes des articles 1, 6, 25 et 33 du devis, la fourniture et la pose des tuyaux de la conduite d'amenée faisaient partie des travaux soumissionnés par le sieur Gennevière; que, si, aux termes de l'article 38, la commune de Nissan s'était réservé la faculté de distraire de l'entreprise cette partie des ouvrages, elle n'a pas usé de cette faculté, et que, dès lors, le requérant est demeuré soumis, pour l'exécution de ces travaux, aux obligations résultant de son cahier des charges;

Considérant qu'il résulte de l'expertise qu'au moment où il en a réclamé le payement à la commune, les travaux dont s'agit n'étaient pas en état de réception; que des malfaçons graves en empêchaient le fonctionnement; que les épreuves d'essai n'avaient pas eu lieu et que l'entrepreneur avait omis de se conformer à la plus grande partie des prescriptions du marché; que, sur le refus de l'entrepreneur de parachever les travaux, un arrêté du préfet de l'Hérault, en date du 17 février 1880, en a mis l'achèvement

en régie; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a refusé de faire droit à la demande du sieur Genevière tendant au règlement immédiat de ses travaux ;

En ce qui touche les frais d'expertise :

Considérant que les dépenses afférentes à l'ouverture des tranchées et au remplacement des tuyaux cassés étaient nécessitées par la nature des investigations auxquelles les experts avaient mission de se livrer, et qu'en ordonnant que ces dépenses seraient remboursées par l'entrepreneur à la commune, sauf à celle-ci à en justifier l'emploi, le conseil de préfecture a fait une saine appréciation des circonstances de la cause... (Rejet avec dépens).

(N° 199)

[13 février 1885.]

Voirie (Grande). — Ports. — Construction sans autorisation d'une tente et stationnement d'une charette sur un port. — Contravention. — Absence de pénalité. — Compétence du conseil de préfecture pour statuer sur le procès-verbal et ordonner l'enlèvement de la construction (*). — (Ministre des Travaux Publics contre dame Séjourné).

Vu le recours du Ministre des Travaux des Publics tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 15 février 1884, par lequel le conseil de préfecture de la Loire-Inférieure s'est déclaré incompétent pour statuer sur les fins d'un procès-verbal de contravention dressé le 26 juin 1883 contre la dame Séjourné, débitante de boissons à Saint-Nazaire;

Vu l'ordonnance sur la marine, d'août 1681 ;

Vu l'arrêté du préfet de la Loire-Inférieure du 20 octobre 1879, portant règlement général du port de Saint-Nazaire;

Vu la loi du 29 floréal an X ;

Considérant qu'aux termes de l'article 29 de l'arrêté préfectoral du 20 octobre 1879 portant règlement général du port de Saint-Nazaire et pris en exécution des dispositions de l'ordonnance susvisée d'août 1681, aucune tente ne peut être dressée sur les quais sans l'autorisation des officiers du port ;

Considérant, d'autre part, que le procès-verbal ci-dessus visé

(*) Voy. 10 mai 1878, Ministre des Travaux Publics, *Ann.* 1879, p. 765.

constate que la dame Séjourné a, sans autorisation, construit une case et fait stationner une charette sur les quais du port de Saint-Nazaire; que, si aucun texte n'établit d'amende pour la répression du fait dont il s'agit, il n'appartient pas moins au conseil de préfecture d'ordonner, par application de l'article 29 précité, l'enlèvement d'une case établie de manière à intercepter la circulation; que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour statuer sur les fins du procès-verbal dressé contre la dame Séjourné... (Arrêté annulé).

(N° 200)

[13 février 1885.]

Voirie (Grande). — Rue de Paris. — Refus de plans. — Recours. — (Sieurs Ducos et Levoisvenel).

Les arrêtés préfectoraux rendus par application de l'article 4 du décret du 26 mars 1852 en matière d'autorisations de construire ne sont pas susceptibles de recours contentieux. — Ils ne sont susceptibles que du recours pour excès de pouvoirs (*).

L'arrêté par lequel le préfet refuse l'autorisation de construire par le motif que les plans à lui soumis ne présentent pas de garanties suffisantes au point de vue de la sûreté et de la salubrité publique, n'est pas entaché d'excès de pouvoirs (**).

Vu la requête pour les sieurs Ducos et Levoisvenel... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler avec toutes conséquences de droit — un arrêté du 8 avril 1882, par lequel le préfet de la Seine leur a refusé l'autorisation de construire sur deux immeubles de la Société, sis boulevard Saint-Marcel, n°s 55 et 57 :

Ce faisant, attendu qu'en refusant cette autorisation le préfet de la Seine a excédé ses pouvoirs; qu'en effet, d'après l'article 4 du décret du 26 mars 1852 il aurait dû se borner à prescrire aux requérants sous forme d'injonctions, les modifications qu'il jugeait nécessaire d'apporter aux projets qui lui avaient été soumis et qu'il ne lui appartenait pas de refuser purement et simplement l'autorisation de construire; qu'en outre les prétendues irrégula-

---

(*-**) Voy. Bourcier, 26 décembre 1862, p. 870 (*Rec. des arr. du C. d'Ét.*) et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement, Robert. Rapp. de Chabrol Chameane, 19 juin 1862, *Ann.* 1862, p. 699, Legendre, 23 janvier 1862 *Ann.* 1862, p. 460.

rités signalées dans les motifs de l'arrêté attaqué n'ont rien de contraire aux règlements;

Vu les observations du Ministre de l'Intérieur tendant au rejet dudit pourvoi, par le motif que les pouvoirs conférés à l'administration par l'article 4 du décret du 26 mars 1852 sont plus étendus que ne le prétendent les requérants; que cette interprétation restrictive réduirait le préfet de la Seine, contrairement à l'intérêt des constructeurs aussi bien qu'à l'intérêt général, à poursuivre par la voie souvent insuffisante de la répression ce qu'elle pourrait obtenir sans dommage pour les particuliers, par le refus d'autorisation préalable lorsque les conditions qu'elle a droit d'imposer ne sont pas remplies; qu'il résulte de l'article 3 de la déclaration royale du 10 avril 1783 sur les alignements et ouverture des rues dans la ville de Paris, que l'article 4 du décret du 26 mars 1852 n'a fait que reproduire, qu'aucun propriétaire ne peut construire sans en avoir obtenu la permission; que, si la délivrance de cette permission était obligatoire, elle se confondait avec la délivrance de l'alignement qui a pourtant un but absolument différent; que, par suite, le préfet de la Seine n'a pas excédé ses pouvoirs;

Vu le décret du 26 mars 1852, article 4;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872, article 9;

Considérant qu'aux termes de l'article 4 du décret du 26 mars 1852, tout constructeur de maisons est tenu d'adresser à l'administration un plan et des coupes cotés des constructions qu'il projette et de se soumettre aux prescriptions qui lui seront faites dans l'intérêt de la sûreté publique et de la salubrité;

Considérant que par l'arrêté attaqué le préfet de la Seine n'a fait que déclarer au sieur Ducos que les plans qu'il avait soumis a l'appui de sa demande ne présentaient pas, au point de vue de la sûreté publique et de la salubrité, des garanties suffisantes, et indiquer en même temps les modifications que l'administration jugeait nécessaire d'apporter aux projets; qu'en agissant ainsi le préfet de la Seine n'a fait qu'user des droits qui lui ont été conférés par le décret précité;

Considérant, d'autre part, que les requérants n'établissent pas que l'autorisation de construire, sollicitée par le sieur Ducos, lui ait été refusée pour d'autres motifs que ceux tirés de la sûreté publique et de la salubrité... (Rejet.)

(N° 201)

[20 février 1885].

Cours d'eau. — Règlementation d'usine. — Seconde enquête prescrite par la circulaire de 1851 ouverte dans une commune et affiché dans les autres communes intéressées. — Régularité. — Règlement fait par le préfet en vertu de ses pouvoirs de police, dans un but d'utilité générale, et tous droits des tiers réservés. — Pas d'excès de pouvoirs. — (Sieur Sellier.)

Vu la requête pour le sieur Sellier... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs, — une décision du 17 septembre 1881, par laquelle le Ministre des Travaux Publics a confirmé un arrêté du préfet de Loir-et-Cher règlementant, à la date du 3 avril 1880, le moulin de Papillon sur le Loir; attendu que ledit arrêté a été pris sans qu'il ait été procédé à une instruction régulière; qu'en effet la réglementation du moulin de Papillon intéressait à la fois les communes de Saint-Quentin, de Montoire et de Saint-Martin-des-Bois, et que dès lors les enquêtes exigées par la circulaire du 23 octobre 1851 auraient dû avoir lieu dans chacune de ces trois communes; que, si cette formalité a été exactement remplie lors de la première enquête, il en a été autrement lors de la seconde; qu'en outre l'arrêté du préfet de Loir-et-Cher, autorisant le sieur de Lozé, propriétaire du moulin de Papillon à surélever le plan d'eau de ce moulin et à substituer un nouveau vannage de décharge à celui qui existait antérieurement, a été pris dans l'intérêt exclusif de ce propriétaire, et qu'il a eu pour effet d'exposer à des inondations les propriétés du requérant; qu'en usant en faveur du sieur de Lozé des pouvoirs qui n'ont été conférés à l'administration que dans un but de police et d'utilité générale, le préfet a excédé ses pouvoirs;

Vu les observations présentées par le Ministre de l'Agriculture tendant au rejet du pourvoi par le motif que l'arrêté réglementaire du 3 avril 1880 n'a en aucune façon autorisé l'exhaussement du niveau du moulin de Papillon et n'a pu dès lors avoir pour effet d'augmenter le danger des inondations pour les propriétés riveraines; que les dimensions des ouvrages de décharge prescrites par cet arrêté sont suffisantes pour assurer l'écoulement des eaux du Loir; que les formalités prescrites par la circulaire du 23 octobre 1851 ont été remplies; qu'enfin, en réglementant le moulin

de Papillon, le préfet de Loir-et-Cher n'a fait qu'user des pouvoirs de police qui lui ont été conférés sur les cours d'eau navigables ; que, d'ailleurs les droits des tiers ont été expressément réservés et qu'il appartient au requérant de faire valoir, devant la juridiction compétente, les droits qu'il croirait lui appartenir;

Vu les lois des 12-20 août 1790, 28 septembre 6 octobre 1791;

Vu l'arrêté du 19 ventôse et l'instruction du 19 thermidor an VI, et les circulaires des 16 novembre 1834 et 23 octobre 1851 ;

Vu le décret du 25 mars 1852;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

Considérant que pour demander l'annulation de la décision attaquée, le sieur Sellier se fonde : 1° sur ce que la seconde enquête prescrite par la circulaire du 23 octobre 1851 n'aurait pas eu lieu dans chacune des communes intéressées à l'exécution des travaux, et 2° sur ce que le préfet de Loir-et-Cher, en prenant l'arrêté du 3 avril 1880, aurait eu pour but de favoriser des intérêts privés;

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'examen des pièces du dossier que la seconde enquête prévue par la circulaire du 25 octobre 1851 a été, conformément aux prescriptions de cette circulaire ouverte dans la commune de Saint-Quentin et annoncée dans les communes de Montoire et de Saint-Martin-des-Bois; qu'ainsi le moyen manque en fait;

Considérant, d'autre part, qu'en réglementant, par son arrêté du 3 avril 1880, le moulin de Papillon, le préfet de Loir-et-Cher n'a fait qu'user des pouvoirs qui lui ont été conférés par l'article 4 du décret du 25 mars 1852; que le sieur Sellier ne justifie pas que le préfet ait eu pour but de trancher aucune contestation d'ordre privé ; qu'au contraire, par l'article 11 de l'arrêté attaqué, les droits des tiers ont été expressément réservés et que ledit arrêté ne fait pas obstacle à ce que le requérant, s'il s'y croit fondé, exerce contre qui de droit, devant la juridiction compétente, les actions qu'il croirait lui appartenir... (Rejet.)

(N° 202)

[20 février 1885.]

Travaux publics. — Décompte. — Régie. — Recours du Ministre. — Délai. — (Ministre des Travaux Publics contre sieur Gadouleau.) —*Régie irrégulière. — L'inexécution de la disposition d'un arrêté*

de mise en demeure, étrangère à l'exécution des travaux (dans l'espèce, assistance au mesurage des chalands) n'est pas de nature à justifier la mise en régie de l'entrepreneur. — La mise en régie n'aurait pu être prononcée qu'après l'expiration du délai fixé à l'entrepreneur pour s'approvisionner de matériaux faisant l'objet du marché et la constatation de son absence d'approvisionnement.

Lorsque la régie est déclarée irrégulière, l'entrepreneur doit être déchargé de toutes ses conséquences onéreuses et des pertes qu'elle lui a causées.

Le changement du point d'embarquement des matériaux, lorsqu'il a été réservé à l'administration, n'est pas de nature à ouvrir un droit à indemnité pour l'entrepreneur.

Procédure. — Recours du Ministre. — Le délai ne court à son égard que du jour de la communication de l'arrêté faite au Ministre soit par la partie, soit par les agents de l'administration. La connaissance de l'arrêté par les Ingénieurs ne fait pas courir le délai à l'égard du Ministre.

Vu le recours formé par le Ministre des Travaux Publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — les dispositions d'un arrêté du 2 février 1884, par lesquelles le conseil de préfecture de la Seine-Inférieure a déchargé le sieur Gadouleau, entrepreneur de la fourniture de 200 000 mètres cubes de blocs à extraire des carrières de Tancarville pour la réparation des digues de la basse Seine, des conséquences de la mise en régie prononcée contre lui le 3 mars 1882, et a condamné l'État à payer audit sieur Gadouleau : 1° une somme de 25 097f,39 pour restitution de cautionnement et de retenue de garantie, avec intérêts à dater du 1er septembre 1882; 2° une indemnité à fixer à dire d'experts à raison du préjudice que lui a causé le changement, au cours de l'entreprise, du point d'embarquement des matériaux;

Ce faisant... en annulant les dispositions attaquées, dire que le sieur Gadouleau supportera toutes les conséquences de la mise en régie régulièrement prononcée, que le cautionnement et la retenue de garantie peuvent être conservés par l'administration jusqu'à liquidation de l'entreprise et que le changement du point d'embarquement des matériaux n'ouvre à l'entrepreneur aucun droit à indemnité;

Vu le mémoire en défense et recours incident présenté pour le sieur Gadouleau... tendant à ce que le pourvoi soit rejeté comme non recevable par le motif qu'il n'a été formé que le 10 juin

1884, alors que, le Préfet ayant délivré copie de l'arrêté attaqué le 6 février à l'Ingénieur ordinaire, le 8, au sieur Gadouleau, le 14, à l'Ingénieur en Chef, le délai de trois mois, imparti par le décret du 22 juillet 1806, expirait au plus tard le 14 mai; subsidiairement, à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le pourvoi comme mal fondé; dire que les intérêts de la somme de 25 097f,39 porteront intérêt au profit du sieur Gadouleau et, faisant droit au recours incident, donner aux experts mission de comprendre dans l'élévation de l'indemnité qu'ils doivent déterminer le préjudice subi par le sieur Gadouleau par suite : 1° de la mise en régie dont il a été l'objet; 2° de la non-utilisation de son matériel par le régisseur de son entreprise; 3° de l'interprétation donnée par les Ingénieurs à l'article 18 du cahier des charges règlant le jaugeage des bateaux destinés au transport des matériaux, par les motifs que la mise en régie n'était justifiée...;

Vu le cahier des charges de l'entreprise du sieur Gadouleau et le cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur la fin de non-recevoir opposée par le sieur Gadouleau au pourvoi du Ministre des Travaux des Publics, et tirée de ce que, plus de trois mois avant la formation dudit pourvoi, des copies de la décision attaquée auraient été délivrées par le préfet aux Ingénieurs du service intéressé et audit sieur Gadouleau :

Considérant qu'en admettant que l'arrêté attaqué ait été communiqué aux Ingénieurs et qu'une copie en ait été délivrée au sieur Gadouleau plus de trois mois avant l'enregistrement du pourvoi du Ministre des Travaux Publics, il résulte de l'instruction qu'il n'a été transmis au Ministre que le 28 mars 1884, moins de trois mois avant la date dudit pourvoi; qu'ainsi le sieur Gadouleau n'est pas fondé à demander que le recours du Ministre soit déclaré non recevable comme tardivement présenté;

Sur les conclusions du sieur Gadouleau tendant à ce qu'une indemnité lui soit allouée en raison du préjudice que lui a causé la mise en régie indûment prononcée :

Considérant que par un arreté en date du 14 février 1882, notifié le 17 du même mois, le préfet de la Seine-Inférieure a mis le sieur Gadouleau en demeure : 1° de prendre dans un délai de dix jours les dispositions nécessaires pour procéder au jaugeage du chaland n° 3; 2° de se mettre dans un délai de quinze jours, à dater de l'expiration du premier délai, en mesure d'approvisionner la quantité de blocs nécessaire pour qu'il soit possible d'en

charger et décharger 300 mètres cubes par jour; que, faute par le sieur Gadouleau de s'être conformé aux dispositions dudit arrêté, le préfet de la Seine-Inférieure, après expiration du premier délai de dix jours, a, par un nouvel arrêté en date du 3 mars 1882, prononcé la mise en régie;

Considérant que le refus par le sieur Gadouleau de prendre part aux opérations de jaugeage du chaland n° 3 ne faisait pas obstacle à ce que l'administration sur la constatation de ce refus, fit procéder au jaugeage en son absence; qu'ainsi c'est à tort que, sans attendre l'expiration du second délai imparti à l'entrepreneur pour se mettre en mesure d'approvisionner en quantité suffisante les blocs dont la fourniture faisait l'objet du marché, le préfet a prononcé la mise en régie; qu'il suit de là que le sieur Gadouleau est fondé à demander qu'une indemnité lui soit allouée en raison des pertes qu'a pu lui causer la mise en régie indûment prononcée;

Sur les conclusions du Ministre des Travaux Publics tendant à l'annulation des dispositions par lesquelles le conseil de préfecture a déchargé le sieur Gadouleau des suites de la régie prononcée contre lui, et a condamné l'État à lui rembourser son cautionnement ainsi qu'à lui payer les sommes qui lui étaient dues avec intérêts du jour de la demande; et sur les conclusions du sieur Gadouleau tendant à ce qu'une indemnité lui soit allouée à raison du préjudice que lui a causé la non-utilisation de son matériel par le régisseur de son entreprise ;

Considérant que, de ce qui précède, il résulte, d'une part que le sieur Gadouleau doit être déchargé de toutes les conséquences onéreuses de la mise en régie et indemnisé de toutes les pertes qu'elle lui a causées; d'autre part, que c'est à tort que l'administration a retenu son cautionnement et les sommes qui lui étaient dues en vue de faire face aux excédents de dépense résultant de ladite mise en régie;

Sur les conclusions du Ministre des Travaux Publics tendant à l'annulation de la disposition par laquelle le conseil de préfecture a décidé que le sieur Gadouleau avait droit à une indemnité à raison des dépenses que lui a causées le changement du point d'embarquement des matériaux, ordonné par arrêté préfectoral du 13 juillet 1881 :

Considérant que l'administration, en prescrivant au sieur Gadouleau d'embarquer les matériaux en amont de la rivière de Tancarville au lieu de les embarquer en aval, n'a fait qu'user d'une faculté qu'elle s'était réservée par clause expresse du cahier des charges;

qu'ainsi l'entrepreneur n'a droit à aucune indemnité pour les dépenses qu'a pu lui causer l'exécution de cet ordre;

Sur les conclusions du sieur Gadouleau tendant à ce qu'une indemnité lui soit allouée à raison du préjudice que lui a causé l'interprétation donnée par les Ingénieurs aux clauses du cahier des charges relatives au jaugeage des bateaux :

Considérant qu'en vertu d'une disposition non attaquée de l'arrêté du conseil de préfecture, il doit être procédé à une expertise à l'effet de trancher le désaccord sur le montant des travaux exécutés par le sieur Gadouleau, né des difficultés relatives au jaugeage des bateaux; que le sieur Gadouleau n'articule aucun fait duquel on puisse inférer que ces difficultés ont été de nature à ouvrir à son profit le droit à une indemnité à ajouter au montant du décompte;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Gadouleau a demandé le 9 octobre 1884 les intérêts des intérêts de la somme de 25 097f,59; qu'à cette époque il lui était dû plus d'une année d'intérêts; qu'ainsi il y a lieu de lui allouer les intérêts des intérêts à dater dudit jour... (Il sera procédé par les experts désignés conformément à l'article 3 de l'arrêté susvisé du conseil de préfecture de la Seine-Inférieure à la constatation et, s'il y a lieu, à l'évaluation du dommage causé au sieur Gadouleau par la mise en régie prononcée contre lui par arrêté du préfet dudit département du 3 mars 1882. — La mission desdits experts ne comprendra pas l'évaluation du préjudice causé au sieur Gadouleau par la modification des installations ordonnée par arrêté préfectoral du 13 juillet 1881. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Le sieur Gadouleau aura droit aux intérêts des intérêts de la somme de 25 097f,59 à dater du 9 octobre 1884. Surplus des conclusions de l'État et du sieur Gadouleau rejeté).

(N° 203)

[20 février 1885.]

Colonies (Réunion). — Eaux. — Concession. — Précarité. — Concession nouvelle. — Prise d'eau sur un canal particulier. — (Sieur Cabane de Laprade et autres contre le Crédit foncier colonial).

Dans les colonies, les eaux font partie du domaine public; les

concessions d'eaux ne sont données que sous réserves du droit pour l'administration de les limiter ultérieurement, et si de nouvelles concessions ne doivent être accordées qu'autant qu'elles ne portent pas atteinte aux anciennes, il est décidé, dans l'espèce, qu'il en est ainsi et que l'administration a fait un équitable usage de son droit de répartition.

Le concessionnaire d'une quantité d'eau déterminée peut être autorisé à faire sa prise dans un canal privé.

Vu la requête des sieurs Cabane de Laprade et autres... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 25 juin 1880, par lequel le conseil privé de la colonie de la réunion, statuant comme conseil du contentieux administratif, a, nonobstant l'opposition des requérants, concédé à la société du Crédit foncier colonial, pour les besoins de sa propriété de la rivière et sauf le droit d'autrui, dix litres d'eau à la seconde, provenant de la rivière des Galets, à prendre dans la quantité précédemment concédée aux requérants, et spécifié en outre que cette eau serait puisée dans le canal Lemarchand qui est la propriété des requérants;

Ce faisant, attendu que, par divers actes réguliers remontant à 1814, 1820, 1828, le courant entier de la rivière des Galets a été concédé aux requérants ou à leurs auteurs, qui ont construits sur leurs propres domaines le canal Lemarchand et un bassin de partage des eaux; que cette concession constituait pour les consorts Hoareau un droit acquis auquel le conseil du contentieux administratif ne pouvait porter atteinte; que, si, en effet, le jugement du tribunal Terrier, du 27 novembre 1814, réservait expressément à l'administration le droit de reprendre une partie de la concession, cette réserve ne pouvait être entendue que comme s'appliquant aux quantités d'eau excédant les besoins des concessionnaires; qu'aujourd'hui, toute l'eau concédée est nécessaire aux requérants et suffit à peine à l'irrigation de leurs propriétés; que, dès lors, aucune portion de la concession ne pouvait en être distraite sans nuire à leur culture, et par cela même à l'intérêt général; attendu qu'en autorisant le nouveau concessionnaire à se servir du canal établi par les concessionnaires antérieurs, sur leur terrain et à leurs frais, l'arrêté attaqué a prononcé une expropriation à leurs dépens et excédé ses pouvoirs; recevoir les requérants opposants à la demande de concession du Crédit foncier colonial; rejeter ladite demande; leur allouer les conclusions par eux prises en première instance; en cas d'exécution provisoire,

ordonner la démolition des travaux, avec dommages-intérêts, et condamner la société du Crédit foncier colonial aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour le Crédit foncier colonial... tendant au rejet de la requête avec dépens...;

Vu l'ordonnance du 25 août 1825;

Sur les conclusions des consorts de Laprade et Hoareau tendant à la réformation de l'arrêté attaqué en tant qu'il a concédé à la société du Crédit foncier colonial dix litres d'eau par seconde provenant de la rivière des Galets :

Considérant que les diverses concessions, réunissant la totalité du débit de la rivière des Galets, n'ont été accordées aux concessionnaires actuels ou à leurs auteurs que sauf le droit de l'administration de les limiter ultérieurement;

Considérant que les requérants ne justifient pas que, par suite de la réductiou des dix litres, le volume d'eau à eux concédé ne suffise plus aux besoins de leurs exploitations agricoles et industrielles, et, par suite, ne sont pas fondés à soutenir que le conseil privé ait fait une inexacte appréciation des divers intérêts en cause dans l'exercice du pouvoir de répartitien des eaux qui lui appartient en vertu de l'article 160 de l'ordonnance du 25 août 1825;

Sur les conclusions des consorts de Laprade et Hoareau tendant à l'annulation de l'arrêté attaqué en tant qu'il a autorisé le Crédit foncier colonial à puiser le volume d'eau à lui concédé dans le canal Lemarchand, propriété des requérants :

Considérant que, d'après l'article 160 ci-dessus visé de l'ordonnance du 25 août 1825, le conseil privé de l'île de la Réunion connaît, comme conseil de contentieux administratif des demandes concernant les concessions de prise d'eau dans les rivières de la colonie, et qu'il lui appartient, en prononçant sur lesdites demandes, de régler tout ce qui est relatif à la manière de jouir des eaux concédées et aux servitudes et placements de travaux nécessaires pour la conduite de ces eaux; que, dès lors, le conseil privé de la colonie, constitué en conseil du contentieux administratif, était compétent pour statuer sur ce chef de la demande de la société du Crédit foncier colonial;

Considérant que les requérants n'établissent pas qu'en accordant cette autorisation, sauf aux consorts de Laprade et Hoareau à faire régler par qui de droit les indemnités qui peuvent leur être dues, l'arrêté attaqué ait fait une fausse appréciation des intérêts en présence... (Rejet avec dépens.)

(N° 204)

[27 février 1885.]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Réception définitive. — Directeur des travaux. — Compétence. — (Ville de Tarascon contre sieur Sabatier).

Lorsque le cahier des clauses et conditions générales (de 1853) régit une entreprise de travaux publics communaux, l'ingénieur-directeur des travaux a qualité pour procéder seul et sans le concours de la municipalité à la réception définitive.

Vu la requête... pour la ville de Tarascon... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 28 octobre 1879 par lequel le conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône l'a condamné à payé au sieur Sabatier une somme de 8 522f,06 avec intérêts à partir du 10 octobre 1879, restant dus sur le montant des travaux exécutés par lui pour le compte de la ville;

Ce faisant, attendu qu'avant d'obtenir le payement du solde de ses travaux, le sieur Sabatier devait justifier de la réparation des malfaçons constatées dans leur exécution, et obtenir la réception définitive desdits travaux; qu'on oppose en vain à la ville les fins de non-recevoir tirées tant de la réception provisoire intervenue le 17 décembre 1868, que d'une prétendue réception définitive du 14 août 1878; qu'en ce qui concerne la première, les pièces du dossier établissent que de nombreuses malfaçons ont été constatées régulièrement avant l'expiration du délai de garantie d'un an établi par l'article 15 du cahier des charges; qu'ainsi la responsabilité de l'entrepreneur ne saurait être considérée comme couverte par une réception définitive tacite résultant de l'expiration dudit délai; que, d'autre part, la prétendue reception définitive de 1878 est nulle, comme ayant été faite en dehors de tout concours de la ville et à l'insu des autorités municipales;... par ces motifs, décharger la ville de Tarascon de toutes les condamnations prononcées contre elle; subsidiairement, ordonner le renvoi des parties devant le conseil de préfecture pour être procédé à une expertise sur les questions techniques soulevées par le recours; mettre les dépens à la charge du sieur Sabatier; donner acte à la ville de ses réserves au sujet du recouvrement des dépenses de la régie et du payement de la somme de 675f,72;

Vu les observations en défense présentées pour le sieur Sabatier... tendant au rejet de la requête et à la condamnation de la ville de Tarascon aux dépens par les motifs que les fins de non-recevoir opposées par l'arrêté attaqué sont entièrement justifiées; qu'en effet, les travaux, objets du litige, ont été reçus provisoirement le 17 décembre 1868, et non le 24 juillet 1869; que dans l'année qui a suivi cette réception, aucune réclamation régulière, aucune constatation de malfaçon, n'a eu lieu; qu'on ne saurait considérer comme en tenant lieu diverses lettres et pièces produites et invoquées par la ville; qu'en ce qui y concerne la réception définitive du 4 août 1878, l'ingénieur qui a procédé tenait son droit de l'article 14 du cahier des clauses et conditions générales applicable à l'entreprise; qu'au surplus, cette réception n'était pas nécessaire, l'entrepreneur étant dégagé de toute responsabilité par l'expiration du délai de garantie ci-dessus mentionné;...

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et la loi du 18 juillet 1837;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'il a été procédé le 17 décembre 1868 à la réception provisoire des travaux de canalisation d'eau potable de la ville de Tarascon, dont le sieur Sabatier avait été déclaré adjudicataire; qu'en admettant même qu'avant l'expiration du délai de garantie d'un an prévu par l'article 15 du cahier des charges de l'entreprise, il eût été constaté régulièrement des malfaçons à la charge da l'entrepreneur, il est établi par le procès-verbal ci-dessus visé de réception définitive, en date du 14 août 1878, que tous les travaux que le sieur Sabatier avait à faire étaient achevés à cette date et en bon état d'entretien, notamment ceux qui avaient été l'objet de réserves spéciales dans le procès-verbal de réception provisoire précité; que, d'ailleurs, il appartenait à l'ingénieur chargé de la direction des travaux de procéder à la réception définitive dont il s'agit, en vertu tant des dispositions du cahier des clauses et conditions générales de 1833, que de l'article 14 du cahier des charges de l'entreprise, et que la ville n'est pas fondée à contester la validité du procès-verbal ainsi dressé; que, dès lors, et sans qu'il y ait lieu de donner acte à la ville de Tarascon des réserves par elle faites au sujet du payement d'une somme de 675f,72 d'une part, et, d'autre part, au sujet des conséquences d'une mise en régie qui aurait été prononcée, c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné la ville de Tarascon à payer au sieur Sabatier la somme de 8 522f,06, avec les intérêts à partir du 10 octobre 1879... (Rejet avec dépens.)

(N° 205)

[27 février 1885.]

Travaux Publics. — Concession d'un canal. — Caractère de travail public. — Déchéance prononcée. — Compétence. — (Compagnie nationale des canaux agricoles).

Les travaux nécessaires à l'exécution d'un canal déclaré d'utilité publique ont le caractère de travaux publics. — Dès lors, les difficultés qui peuvent s'élever sur l'exécution ou l'interprétation des clauses de la concession étant du ressort du conseil de préfecture, le concessionnaire n'est pas recevable à critiquer directement devant le Conseil d'État la décision ministérielle qui prononce la déchéance par application du cahier des charges (*).

Vu la requête... pour la compagnie nationale des canaux agricoles... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 27 novembre 1882, par lequel le Ministre de l'Agriculture a déclaré ladite compagnie concessionnaire du canal d'irrigation de Saint-Martory à Toulouse, déchue de tous les droits concédés à ses auteurs par la convention du 15 février 1866 approuvée par le décret du 14 mai suivant;

Ce faisant, attendu que le principal motif invoqué à l'appui de la déchéance consiste à soutenir que la compagnie a méconnu la prescription de l'article 7 du cahier des charges; qu'aux termes dudit article le concessionnaire n'était forcé d'entreprendre l'établissement des canaux secondaires que pour les terrains soumis à l'arrosage et groupés de manière à produire dès la première année par la redevance un produit brut de 6 p. 100:

Vu les observations du Ministre de l'Agriculture... tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter la requête de la compagnie comme non-recevable par les motifs que la contestation soulevée par la compagnie a trait à l'exécution du cahier des charges; qu'aux termes de l'article 37 du cahier des charges toutes les contestations de cette nature s'élevant entre le concessionnaire du canal et l'administration doivent être jugées par le conseil de préfecture sauf recours au Conseil d'État;...

(*) Voy. 7 août 1883. Département de la Haute-Vienne, *Ann.* 1884, p. 550 et les renvois.

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et l'article 37 du cahier des charges de ladite concession;

Considérant que le décret du 16 mai 1866 qui a approuvé la concession du canal Saint-Martory a déclaré d'utilité publique les travaux nécessaires à l'exécution du canal; qu'ainsi ces travaux ont le caractère de travaux publics et qu'en vertu de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, il appartient au conseil de préfecture de la Haute-Garonne de prononcer, sauf recours au Conseil d'Etat, sur les difficultés qui peuvent s'élever entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses de la concession ;

Considérant, dès lors, que la compagnie requérante n'est pas recevable à attaquer directement devant le Conseil d'État l'arrêté par lequel le Ministre des Travaux Publics, agissant en vertu des pouvoirs que lui confère l'article 26 du cahier de l'entreprise, l'a déclarée déchue de tous les droits résultant en sa faveur de la concession faite à son auteur... (Rejet.)

(N° 206)

[27 février 1885.]

Travaux publics.. — Dommages. — Procédure. — (Villes de Roubaix et de Tourcoing).

La demande d'indemnité fondée sur le dommage résultant d'un système d'égouts construits par des villes, est de la compétence du conseil de préfecture comme se rattachant à l'exécution de travaux publics.

Expertise ordonnée sur le point de savoir à la charge de qui, de l'État, des villes ou des industriels, doit être mise la responsabilité du dommage.

Procédure. — Signification de l'ordonnance de soit communiqué. — Lorsqu'une société a son siège à l'étranger et en France un siège administratif, elle peut être assignée à son siège social à l'étranger. Dans ce cas l'ordonnance de soit communiqué, contenant assignation, peut être faite au parquet dans les formes de l'article 69 du Code de procédure civile (*).

(*) M. le commissaire du gouvernement estimait que la signification devait être faite au siège social par l'intermédiaire du secrétariat du contentieux au Conseil d'État et du Ministère des affaires étrangères.

Arrêté préparatoire. — N'est pas purement préparatoire l'arrêté par lequel un conseil de préfecture se déclare compétent et reconnaît que des dommages allégués sont de nature à ouvrir un droit à indemnité.

Vu la requête... pour les villes de Roubaix et de Tourcoing... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 11 août 1880, par lequel le conseil de préfecture du Nord a ordonné une expertise à l'effet de rechercher si un dommage est causé à la Société du canal de l'Espierre par l'écoulement dans la rivière du même nom des déjections industrielles recueillies par les égouts des villes de Roubaix et des Tourcoing et, en cas d'affirmative, d'en déterminer l'importance et les éléments;

Ce faisant, attendu que la prétention de la Société du canal de l'Espierre s'appuie sur un titre émané d'un gouvernement étranger qui ne saurait, par suite, emporter aucune obligation juridique à la charge des pays limitrophes; que cette réclamation, manquant de base légale, n'était pas susceptible de se produire devant les tribunaux français; attendu, au fond, qu'en déversant les eaux de leurs égouts dans la rivière de l'Espierre, les villes de Roubaix et de Tourcoing n'ont fait qu'user du droit naturel qui appartient à tout propriétaire d'un fonds supérieur de déverser ses eaux sur les fonds inférieurs; que, par suite, l'exercice de ce droit ne pouvait constituer par lui-même un fait dommageable ni donner ouverture à une action en indemnité; qu'en admettant que le déversement des eaux corrompues ait été de nature à causer un dommage à la Société du canal, la responsabilité n'en incombe pas aux villes de Roubaix et de Tourcoing, mais aux industriels qui ont jeté dans les égouts des eaux altérées; que, dans tous les cas, l'infection des eaux n'est pas la conséquence de la construction des égouts, c'est-à-dire de l'exécution d'un travail public, et ne relève pas de la juridiction administrative; qu'ainsi le conseil de préfecture n'était compétent que pour connaître du dommage qui peut résulter de l'augmentation du volume des eaux, à raison de l'adduction dans la rivière de l'Espierre des eaux dérivées de la Deûle et de la Lys; que, toutefois, les villes de Roubaix et de Tourcoing n'ont pratiqué aucune prise d'eau dans la Deûle, qui sert seulement à alimenter le canal de Roubaix, propriété de l'État, et ne sauraient être rendues responsables de l'écoulement par les égoutsdes eaux de Deûle prises dans le canal de Roubaix par des industriels en vertu d'autorisations accordées par l'État; que, si la dérivation des eaux de la Lys est l'œuvre des villes requérantes,

elles sont fondées à soutenir que l'augmentation du volume des eaux, dont se plaint la Société du canal, ne peut lui causer aucun préjudice puisqu'il appartenait de donner aux ouvrages d'art et aux syphons les dimensions nécessaires pour assurer le débit de la rivière sujette à de fortes crues; rejeter la demande d'indemnité de la Société et la condamner aux dépens ;

Vu le mémoire en défense présenté pour la Société anonyme belge du canal de l'Espierre... tendant au rejet du pourvoi avec dépens, attendu, d'une part, que l'arrêté attaqué, ordonnant une expertise, est purement préparatoire; que l'ordonnance de soit communiqué n'a pas été signifiée à la société, qui a un siège administratif à Paris bien connu des villes requérantes; qu'ainsi le présent pourvoi doit être frappé de déchéance ; attendu, subsidiairement, au fond, que la Société invoque son titre de concession pour établir ses droits sur le canal de l'Espierre et justifier de son intérêt à demander réparation du préjudice causé à ce canal par l'augmentation et l'infection des eaux qui l'alimentent; que ce dommage est imputable, non aux industriels qui ne choisissent pas la voie d'écoulement de leurs immondices, mais qu'il provient d'un système d'égouts qui a pour but et pour effet de diriger dans l'Espierre un volume considérable d'eaux corrompues en y faisant pénétrer les eaux de la Deûle et de la Lys qui n'ont pas dans l'Espierre leur écoulement naturel; que c'est par le fait de la ville de Roubaix que le canal est alimenté par la Deûle; qu'ainsi le droit à indemnité est justifié ;

Vu le mémoire en réplique présenté pour les villes de Roubaix et de Tourcoing... par lequel elles déclarent persister dans leurs précédentes conclusions, attendu que l'arrêté attaqué préjuge le fond et, affirmant le droit à indemnité, n'ordonne une expertise que pour déterminer le quantum du dommage ; que d'autre part, par application des règles de procédure usitées à l'égard des étrangers, l'ordonnance de soit communiqué a été, dans les délais du règlement, signifiée au parquet du Procureur de la République près le tribunal de la Seine, et une copie en a été affichée à la porte du Conseil d'État; que, si la Société du canal a un siège administratif à Paris, elle n'établit pas que ce soit un domicile où puisse être régulièrement faite une signification;

Vu le nouveau mémoire de la Société du canal de l'Espierre... tendant aux mêmes fins que le précédent, attendu que le siège administratif établi en France par une société étrangère remplace sur le territoire français le siège social établi à l'étranger ; qu'il est attributif du juridiction et constitue le domicile de la Société

au point de vue des significations qui doivent lui être adressées ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807 ;

Vu le règlement du 22 juillet 1806 et le décret du 2 novembre 1864 ;

Sur la fin de non-recevoir tirée de la signification irrégulière du pourvoi présenté pour les villes de Roubaix et de Tourcoing :

Considérant que l'ordonnance de soit communiqué, rendue le 4 décembre 1880, sur la requête formée par les villes de Roubaix et de Tourcoing contre la Société anonyme belge du canal de l'Espierre, dont le siège social est à Warcoing (Belgique), a été signifiée le 31 janvier 1881 audit siège social par l'intermédiaire du parquet du Procureur de la République près le tribunal de la Seine dans les formes prévues par l'article 69, § 9, du Code de procédure civile ; qu'ainsi il a été satisfait aux prescriptions du règlement du 22 juillet 1806 et du décret du 2 novembre 1864 ;

Sur la fin de non-recevoir tirée du caractère préparatoire de l'arrêté attaqué :

Considérant que la Société du canal de l'Espierre avait saisi le conseil de préfecture du Nord d'une réclamation tendant à obtenir une indemnité à raison du préjudice qui résulterait du grand volume des eaux déversées dans la rivière de l'Espierre et de l'état d'infection de ces eaux ; que le conseil de préfecture s'est déclaré compétent pour statuer sur cette réclamation et a reconnu que ces dommages étaient de nature à donner ouverture à un droit à indemnité ; qu'il suit de là que l'arrêté attaqué n'est pas purement préparatoire et est susceptible d'être déféré au Conseil d'État ;

Sur la compétence :

Considérant que la Société du canal de l'Espierre soutient que les prises d'eau opérées dans la Lys et dans la Deûle et le système d'égouts construits par les villes de Roubaix et de Tourcoing ont modifié les conditions de l'écoulement des eaux dans la rivière de l'Espierre et ont eu pour effet d'y déverser un volume considérable d'eaux corrompues ; qu'il suit de là que la contestation soulevée par le pourvoi a pour objet d'obtenir une indemnité en raison du préjudice résultant d'un travail public ; que, dès lors, il appartient à l'autorité administrative d'en connaître conformément à l'article 4 de la loi du 28 pluviôse, an VIII ;

Au fond :

Considérant que par l'arrêté attaqué le conseil de préfecture, après avoir constaté que la responsabilité des dommages dont il s'agit pouvait incomber aux villes de Roubaix et de Tourcoing, a

chargé deux experts de rechercher si un dommage est causé à la Société du canal par l'écoulement dans la rivière de l'Espierre des déjections industrielles recueillies par des égouts des villes de Roubaix et de Tourcoing, et, en cas d'affirmative, d'en déterminer l'importance et les éléments ;

Considérant que les villes requérantes soutiennent, d'une part, que si le dommage qui résulterait de l'augmentation du volume des eaux par suite de l'adduction dans la rivière de l'Espierre des eaux dérivées de la Lys peut être mis à leur charge, elles ne sauraient être rendues responsables de l'écoulement par les égouts municipaux des eaux dérivées de la Deûle qui constituerait un fait de l'État ou une conséquence des autorisations par lui délivrées, et, d'autre part, qu'en admettant que le déversement dans l'Espierre des déjections industrielles ait été de nature à causer un dommage à la Société du canal, la responsabilité ne saurait en incomber aux villes de Roubaix et de Tourcoing, mais aux industriels qui ont jeté dans les égouts des eaux corrompues;

Considérant que de ce qui précède il résulte qu'il y a lieu d'étendre la mission confiée aux experts par le conseil de préfecture et de les charger de rechercher si les villes requérantes peuvent être déclarées responsables du dommage qui résulterait de l'adduction des eaux dérivées de la Deûle et de l'infection des eaux déversées dans les égouts, tous droits et moyens des parties, quant au fond, demeurant expressément réservés... (L'expertise ordonnée par l'arrêté susvisé du conseil de préfecture du Nord portera, en outre des points énumérés dans ledit arrêté sur les questions suivantes : 1° rechercher si les villes de Roubaix et Tourcoing peuvent être déclarées responsables du dommage qui résulterait de l'adduction dans la rivière de l'Espierre des eaux dérivées de la Deûle et de l'infection des eaux déversées dans les égouts municipaux ; 2° en cas d'affirmative, déterminer la part de responsabilité pouvant incomber aux deux villes dans l'ensemble des faits dommageables que les experts seront appelés à constater. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus rejeté. Chacune des parties supportera les dépens par elle exposés dans le présent pourvoi.)

(N° 207)

[6 mars 1885.]

Voirie (Grande). — Rivière navigable. — Bras secondaire, non navigable, servant à l'écoulement des crues. — Ancienne navigabilité. — Délimitation par le préfet. — Pas d'excès de pouvoirs. — (Sieurs Boy, Laborde et autres).

Il appartient à l'administration de déclarer qu'un cours d'eau est une dépendance d'une rivière navigable (*).

Le bras secondaire d'une rivière navigable, tant qu'il n'a pas été déclassé, continue à faire partie de la grande voirie, bien que la navigation y soit devenue impossible.

Lorsqu'il est établi qu'un bras secondaire sert à l'écoulement des eaux d'une rivière navigable en temps de crue, le préfet peut, sans excès de pouvoirs en faire la délimitation, alors même que ce bras ne serait pas lui-même navigable.

Vu le recours des sieurs Boy et autres... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 30 octobre 1883, par lequel le préfet de la Gironde a délimité le lit du cours d'eau dit de l'Escourret qui se détache de la rivière du Dropt;

Ce faisant, attendu que ledit cours d'eau ne fait pas partie du domaine public et n'a point le caractère de rivière navigable; qu'en effet, il ne peut être considéré comme un bras du Dropt, puisque, après s'être détaché de cette rivière, il ne s'y réunit plus et va se jeter dans la Garonne par une embouchure distincte; qu'il a été ouvert à travers des propriétés privées par une crue en 1769; qu'il n'a jamais été navigable, étant à sec une partie de l'année, et fermé à une de ses extrémités par un barrage, à l'autre par les alluvions à la Garonne; qu'il n'appartenait au préfet ni de classer comme navigable un cours d'eau qui ne fait pas partie du domaine public, ni de délimiter son lit;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... tendant au rejet de la requête, par les motifs que l'Escourret est une des embouchures du Dropt et fait en cette qualité partie de cette rivière navigable; qu'il a même été autrefois fréquenté par la navigation, ainsi qu'il appert notamment d'un arrêté préfectoral, en date du 13 juin 1811, relatif à l'enlèvement des arbres rive-

(*) Voy. commune de Saugnac, 17 août 1864, *Ann.* 1865, p. 100.

rains; que l'Escourret a, par suite, été compris dans le classement du Dropt comme rivière navigable prononcé par l'ordonnance du 10 juillet 1835; que, depuis la construction, en 1845, d'une écluse sur la branche principale du Dropt à Casseuil, l'Escourret a, il est vrai, été barré et n'est plus accessible à la navigation; mais que jamais ce cours d'eau n'a été déclassé et que diverses décisions ministérielles ont refusé de donner suite aux demandes tendant au déclassement, par le motif que ce bras était nécessaire à l'écoulement des crues; que, par suite, l'Escourret n'a jamais cessé de faire partie de la rivière navigable le Dropt, et qu'il appartenait au préfet de le délimiter;

Vu la loi des 22 décembre 1789, 8 janvier 1790 et celle des 22 novembre, 1er décembre 1790, la loi des 7-14 octobre 1790 et celle du 24 mai 1872;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et des dires mêmes des requérants que l'Escourret est un bras secondaire servant à l'écoulement vers la Garonne des crues de la rivière navigable le Dropt; qu'il suit de là que c'est avec raison que le préfet de la Gironde a considéré ce bras comme faisant partie de ladite rivière, et qu'en prenant, sous la réserve des droits des tiers, un arrêté portant délimitation dudit bras, ledit préfet n'a pas excédé ses pouvoirs... (Rejet).

(N° 208)

[13 mars 1885.]

Travaux Publics. — Décompte. — (Ministre des Travaux Publics contre sieur Pastrie).

Déblais : rectification d'une erreur de calcul; régularité; éboulements; pas de force majeure. — Transport : fraction de relai, comptée pour un relai complet par application du devis. — Transport à une distance double de celle prévue : indemnité due : application des prix combinés du bordereau. — Parements vue : calcul de quantité et prix établis conformément au devis. — Attachements : réclamation : recevabilité. — Force majeure non signalée dans les dix jours : lettre de l'Ingénieur. — Pierres approvisionnées et livrées à l'État : prix dû à l'entrepreneur. — Substitution d'une pierre à une autre sans ordre écrit. — Régie : conclusions dubitatives. — Intérêts et intérêts des intérêts.

Force majeure. — Les éboulements qui se produisent naturelle-

ment dans les travaux de dragages ne peuvent être considérés comme dues à des cas de force majeure, donnant lieu à une indemnité pour supplément dans le cube des déblais.

Art. 39 des conditions générales de 1866. — Attachements. Si en principe l'entrepreneur qui a signé des attachements n'est plus recevable à en critiquer les contatations, il peut cependant les contester lorsque leur inexactitude est établie et que les dimensions des ouvrages n'y ont point été indiquées.

Art. 28, force majeure. — Les cas de force majeure ne peuvent ouvrir droit à indemnité qu'autant qu'ils sont signalés dans les dix jours; cette déclaration ne peut être remplacée par une lettre de l'Ingénieur qui, constatant le fait, l'attribue non à un cas de force majeure, mais à un vice de construction.

Art. 10. — La substitution d'une pierre à une autre qui seule était prévue n'ouvre pas un droit à un supplément de prix au profit de l'entrepreneur lorsque cette substitution n'a pas été autorisée par un ordre écrit.

Régie. — Les conclusions qui ne sont pas nettement formulées sur les conséquences d'une régie ne doivent pas être accueillies.

Art. 49. — Intérêts dus à partir de l'expiration du délai de trois mois qui suivent la réception définitive des travaux.

Procédure. — Recours du Ministre. — Le délai ne court à son égard que du jour de la signification de l'arrêté par la partie adverse ou du jour de la communication faite au Ministre par ses agents locaux. — La connaissance de l'arrêté attaqué par l'Ingénieur en chef ne fait pas courir le délai (*).

Vu le recours du Ministre des Travaux Publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté, du 21 mars 1885, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Saône, statuant sur une réclamation du sieur Pastrie, entrepreneur des travaux de construction d'un quai avec bas-port sur la Saône, à Gray, a alloué au sieur Pastrie des suppléments de prix sur divers articles du décompte des indemnités pour les conséquences dommageables de la mise en régie de son entreprise;

Ce faisant.... réduire de 5 513f,61 les allocations supplémentaires admises par le conseil de préfecture; le Ministre faisant observer en outre que, en ce qui concerne les conséquences de la mise en régie, il appartiendra au Conseil, dans le cas où des dommages-

(*) Voy. Ministre des Travaux Publics, 20 février 1885, *suprà*, p. 654.

intérêts seraient accordés au sieur Pastrie, d'examiner si la somme allouée de ce chef n'est pas excessive;

Vu le mémoire en défense du sieur Pastrie... tendant à ce qu'il plaise rejeter le recours du Ministre des Travaux Publics, allouer au sieur Pastrie les intérêts conformément à l'article 49 des clauses et conditions générales et les intérêts des intérêts, et condamner l'État aux dépens;

Vu les clauses et conditions générales du 16 novembre 1866;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu l'article 1154 du Code civil;

Sur la fin de non-recevoir tirée par le sieur Pastrie de la tardiveté du recours :

Considérant que le recours du Ministre des Travaux Publics a été enregistré au secrétariat du contentieux du Conseil d'État le 29 septembre 1883, moins de trois mois après le 30 juin, date à laquelle le Ministre a reçu, par ses agents locaux, communication de l'arrêté attaqué; que le sieur Pastrie ne justifie ni même n'allègue qu'avant cette dernière date ledit arrêté eût été, à sa requête, régulièrement notifié à l'État et qu'il ne saurait se prévaloir de ce que l'Ingénieur en chef aurait eu connaissance de l'arrêté précité le 29 mars 1883, pour soutenir que le recours du Ministre a été tardivement formé;

Au fond :

En ce qui touche le cube des dragages :

Considérant que le Ministre des Travaux Publics soutient que c'est à tort que le conseil de préfecture a compris dans le volume des déblais : 1° 273 mètres cubes provenant d'une erreur dans le calcul des terrasses, attendu que cette erreur, à supposer qu'elle existe, n'a pas été signalée par l'entrepreneur dans les dix jours de la notification des profils et n'a pas été indiquée dans sa réclamation devant le conseil de préfecture; 2° 436 mètres cubes qui auraient été enlevés par les crues de la Saône, attendu que le fait n'a pas été signalé par l'entrepreneur dans le délai de dix jours imparti, à peine de déchéance, par l'article 28 des clauses et conditions générales;

Sur le premier point :

Considérant qu'en augmentant, conformément à l'avis commun des experts, le cube des dragagages de 273 mètres, le conseil de préfecture n'a pas entendu rectifier une erreur commise dans l'établissement des profils, erreur qui en effet n'a jamais été alléguée par le sieur Pastrie, mais redresser, sur la réclamation de celui-ci, le décompte quand au calcul des quantités comprises

entre deux desdits profils et que le Ministre des Travaux Publics n'établit pas que le redressement ainsi opéré soit inexact;

Sur le deuxième point :

Considérant qu'aucun éboulement résultant d'un fait de force majeure n'a été signalé par l'entrepreneur dans le délai imparti par l'article 28 des clauses et conditions générales, ni constaté par les agents de l'administration; que si, comme l'indique le tiers expert, il est impossible de faire des dragages dans les conditions de l'entreprise du sieur Pastrie sans qu'il se produise quelques éboulements, ce fait a dû nécessairement entrer dans les prévisions de l'entrepreneur et ne l'autorisait pas, dès lors, à revenir sur les prix par lui consentis; qu'ainsi, c'est à tort que le conseil de préfecture a admis en compte, de ce chef, une quantité supplémentaire de 436 mètres cubes de dragages;

En ce qui touche les transports à la brouette :

Considérant que, d'après l'article 47 du devis, il ne doit pas être compté, pour les transports à la brouette, au tombereau ou en bateau, de fractions au-dessous d'un demi-relai, que les distances moindres d'un quart doivent être négligées, et les distances comprises entre le quart et la moitié d'un relai comptées pour un demi-relai; que, d'après le n° 1 du bordereau des prix, le relai pour les transports à la brouette est de 30 mètres;

Considérant que c'est par une exacte application de ces dispositions combinées que le conseil de préfecture, conformément à la proposition des experts, a compté comme faits à un relai les tranports à la brouette effectués à $22^{m},50$ au moins et qui figuraient au décompte pour un demi-relai seulement;

En ce qui touche les transports en bateau des drageages faits à plus d'un mètre sous l'eau :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que 4 $922^{mc},64$ de ces dragages ont été transportés à une distance de 500 mètres, double de la distance prévue au n° 12 du bordereau; qu'ainsi le Ministre des Travaux Publics n'est pas fondé à soutenir qu'il n'est dû de ce chef aucun supplément de prix, mais qu'il soutient avec raison, dans ses conclusions subsidiaires, que, par application des dispositions combinées des n°s 6 et 12 du bordereau, ce supplément doit être fixé à $0^{f},055$ par mètre cube, au lieu de $0^{f},07$, chiffre admis par le conseil de préfecture;

En ce qui touche les parements vus :

Considérant que dans la largeur de $1^{m},60$ admise par le tiers expert et par l'arrêté attaqué figure pour $0^{m},30$ la partie de la risberne qui se trouve en arrière du couronnement; qu'il résulte de

l'instruction que cette partie de la risberne, exécutée en maconnerie avec mortier, a été portée au décompte parmi les maçonneries de moellons dont le prix, aux termes de l'article 50 du devis, comprend le rejointement à pierre vue ; qu'il suit de là que la surface de parement vu doit être calculée d'après une largeur de $1^m,30$ seulement par mètre courant, soit pour $713^m,50$ de longueur, $927^m,55$ au lieu de $1\ 141^m,60$, chiffre admis par le conseil de préfecture, et que le prix alloué doit être réduit dans la même proportion ;

En ce qui touche le cube des maçonneries en arrière des couronnements :

Considérant, que l'exactitude du cube de $52^m,82$ admis par l'arrêté attaqué n'est pas contestée ; que le Ministre des Travaux Publics soutient seulement que le sieur Pastrie ayant accepté les attachements d'après lesquels ce cube était de $49^m,34$ la réclamation qu'il a formée postérieurement aurait dû être rejetée comme non recevable ;

Mais considérant, d'une part, que de ce qui précède il résulte que le cube porté aux attachements était inexact ; d'autre part, que ces attachements, tels qu'ils sont relatés dans le rapport ci-dessus visé de l'Ingénieur ordinaire, en date du 3 août 1880, n'indiquent pas les dimensions des ouvrages ; que, dans ces circonstances, l'acceptation de ces attachements n'a pu avoir pour effet de rendre l'entrepreneur non recevable, par application de l'article 39 des clauses et conditions générales, à signaler l'erreur commise dans le calcul du cube des maçonneries ; que, dès lors, le Ministre des Travaux Publics n'est pas fondé à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture a admis la réclamation du sieur Pastrie ;

En ce qui touche la fourniture des moellons employés à consolider les patins des perrés :

Considérant que le Ministre des Travaux Publics n'établit pas que le conseil de préfecture ait à tort alloué de ce chef à l'entrepreneur, conformément à l'avis des experts, le prix prévu au n° 33 du bordereau ;

En ce qui touche la réfection d'un perré :

Considérant que l'arrêté attaqué a alloué au sieur Pastrie une somme de $272^f,96$ pour réfection d'un perré dont le tassement serait dû aux crues de la Saône ;

Considérant que, par application de l'article 28 des clauses et conditions générales, l'entrepreneur ne pouvait demander une indemnité qu'autant qu'il aurait signalé le fait de force majeure

dans le délai de dix jours ; qu'à la vérité le sieur Pastrie soutient qu'il a pu s'en dispenser, le conducteur des travaux ayant lui-même dénoncé l'avarie par une lettre du 1er juin 1879, mais que par ladite lettre, le conducteur, loin de constater un fait de force majeure, attribue l'affaissement du perré à l'insuffisance des enrochements, qu'il avait déjà signalée avant l'accident ; que, dans ces circonstances, le Ministre des Travaux Publics est fondé à soutenir qu'aucune allocation n'était due à l'entrepreneur ;

En ce qui touche les pierres cassées :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment d'une note du conducteur des travaux en date du 4 juin 1879, que les 31mc,23 de pierres cassées admis en compte par le conseil de préfecture avaient été régulièrement approvisionnées par le sieur Pastrie et que l'administration en avait pris livraison ; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture en a alloué le prix au sieur Pastrie aux conditions de son marché, déduction faite de la somme à lui payée directement par l'entrepreneur des travaux d'entretien, à qui l'administration, qui n'avait pas l'emploi de ces pierres, les avait cédées ;

En ce qui touche la substitution de la pierre de Bucey-les-Gy à celle de Mantoche dans la construction des perrés :

Considérant que le sieur Pastrie n'a produit aucun ordre écrit prescrivant cette substitution et qu'il ne résulte d'aucune pièce du dossier que cet ordre écrit ait été réellement donné ; que, dans ces circonstances et par application de l'article 10 des clauses et conditions générales, le Ministre des Travaux Publics est fondé à demander la suppression du supplément de prix de 3 799f,55 alloué de ce chef à l'entrepreneur par le conseil de préfecture ;

En ce qui touche les conséquences de la régie :

Considérant que sur ce point le Ministre des Travaux Publics se borne à indiquer « qu'il appartiendra au Conseil d'État, dans le « cas où, à raison des circonstances et contrairement à ce qu'a « soutenu l'administration, des dommages-intérêts seraient alloués « au sieur Pastrie, d'examiner si, comme il semble, la somme « allouée de ce chef n'est pas excessive » ; que ces observations, présentées sous une forme dubitative, ne constituent pas des conclusions tendant à l'annulation de la décision prise par le conseil de préfecture en ce qui concerne les conséquences de la mise en régie ;

Sus les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Pastrie a droit, aux termes de l'arti-

cle 49 des clauses et conditions générales, aux intérêts des sommes qui lui restent dues à partir de l'expiration du délai de trois mois compté de la date de la réception définitive des travaux, c'est-à-dire à partir du 16 juin 1881, la réception ayant eu lieu le 15 mars de ladite année ;

Considérant que le sieur Pastrie a demandé, en outre, le 21 mars 1884, les intérêts des intérêts; que, par application de l'article 1154 du Code civil, il y a lieu de faire droit à ladite demande;

Art. 1er. — Les indemnités et suppléments de prix alloués au sieur Pastrie par l'arrêté attaqué pour 436 mètres cubes de dragages, pour la réfection d'un perré et pour la substitution de la pierre de Bucey-les-Gy à la pierre du Mantoche sont supprimés. Art. 2. — Le supplément de prix pour transport des dragages faits à plus d'un mètre sous l'eau sera calculé pour 4 922 mètres cubes 64, à raison de 0f,35 par mètre, au lieu de 0f,07. Le prix alloué pour parements vus sera calculé d'après une surface de 927 mètres cubes 55 au lieu de 1 141 mètres cubes 60. — Art. 3. — Le surplus des conclusions du Ministre des Travaux Publics est rejeté. — Art. 4. — Les sommes restant dues au sieur Pastrie porteront intérêt à son profit à partir du 16 jun 1881. Les intérêts échus le 21 mars 1884 seront capitalisés pour porter eux-mêmes intérêts à partir de cette date. — Art. 5. — Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. — Art. 6. — L'État supportera la moitié des dépens exposés par le sieur Pastrie devant le Conseil d'État.

(N° 209)

[13 mars 1885.]

Travaux publics. — Dommages. — Remise en état. — Évaluation. — Tierce expertise. — Formes. — Frais d'expertise. — (Sieur Janvier contre ville de Blois) (*).

L'indemnité de dommage ne doit pas nécessairement être équivalent de la remise des lieux dans leur état primitif: elle peut ne représenter que la dépréciation.

Des conclusions additionnelles qui n'ont pour but que de signaler au conseil de préfecture des omissions faites par les experts et l'insuffisance de l'indemnité par eux proposée, peuvent être ren-

---

(*) Suite de l'arrêt du 10 février 1882, *Ann.* 1883, p. 66.

voyées directement au tiers expert par le conseil de préfecture sans avoir été préablement examinées par les experts.

Le tiers expert n'est pas tenu d'entendre les parties. Il suffit que celles-ci aient eu connaissance de son rapport et aient pu le discuter.

Les frais d'une expertise nécessitée par le refus de l'auteur du dommage d'allouer une indemnité quelconque doivent être mis à la charge de celui-ci.

Vu le recours du sieur Janvier... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler : — 1° un arrêté du 31 juillet 1882, par lequel le conseil de préfecture de Loir-et-Cher a refusé de déclarer irrégulière la tierce expertise à laquelle il a été procédé dans l'instance pendante devant lui entre le sieur Janvier et la ville de Blois; 2° un autre arrêté du 16 août suivant, par lequel ledit conseil ne lui a alloué qu'une somme de 800 francs à titre d'indemnité pour le préjudice qui lui a été causé par l'exécution des travaux de nivellement de la rue du Commerce;

Ce faisant, attendu, d'une part, que le conseil de préfecture n'a pu, sans violer les dispositions de la loi du 16 septembre 1807, soumettre à la tierce expertise, avant qu'elles aient été préalablement examinées par les deux experts, les conclusions additionnelles présentées par le requérant le 23 mai 1879: qu'en outre, les parties n'ont pas été mises en demeure d'assister à la tierce expertise; attendu, d'autre part, que les travaux de nivellement exécutés par la ville de Blois ont causé à deux immeubles appartenant au sieur Janvier un préjudice notable; que la dépense nécessaire, pour abaisser le rez-de-chaussée desdits immeubles et pour les remettre au niveau de la rue du Commerce, s'élèverait à 4 005f,51, et que le requérant a droit au payement de la totalité de cette somme; que la ville de Blois n'est pas fondée à soutenir qu'en rétablissant l'accès desdits immeubles à la voie publique par l'addition de deux marches à celle qui existait antérieurement, et, en payant au sieur Janvier une indemnité de 800 francs, elle a complètement désintéressé le requérant du préjudice subi; condamner la ville de Blois à payer au sieur Janvier la somme de 4 005f,51, avec les intérêts et les intérêts des intérêts; la condamner en outre à tous les dépens, y compris les frais d'expertise;

Vu le mémoire en défense de la ville de Blois... tendant au rejet du pourvoi...;

Vu le décret du 12 juillet 1865;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Sur le moyen tiré de ce qu'il n'appartenait pas au conseil de préfecture de soumettre au tiers expert les conclusions additionnelles du 23 mai 1879, avant qu'il eût été procédé à un supplément d'expertise :

Considérant que ces conclusions n'ont eu pour but que de signaler au conseil de préfecture certaines omissions qui auraient été commises par les experts et d'établir la prétendue insuffisance de l'indemnité proposée par eux en faveur du requérant; qu'il appartenait au conseil de préfecture d'apprécier si, dans les circonstances de la cause, de telles conclusions étaient de nature à justifier un supplément d'expertise, et que ledit conseil a pu, sans violer aucune disposition de loi, décider qu'il serait dès à présent procédé à une tierce expertise, tant sur ces conclusions additionnelles que sur la demande principale ;

Sur le moyen tiré de ce que les parties n'auraient pas été convoquées par le tiers expert :

Considérant qu'aucune disposition de loi n'obligeait le tiers expert à entendre les parties; que d'ailleurs, le rapport du tiers expert a été communiqué au réclamant qui a pu présenter sur ce rapport ses observations au conseil de préfecture; que, dès lors, le sieur Janvier n'est pas fondé à soutenir que l'arrêté attaqué a été rendu à la suite d'une tierce expertise irrégulière à demander son annulation de ce chef;

En ce qui touche le chiffre de l'indemnité alloué au requérant :

Considérant que la ville de Blois, par l'addition de deux marches nouvelles à celle qui existait précédemment entre les maisons du sieur Janvier et le sol de la rue du Commerce, a rétabli l'accès desdites maisons à la voie publique; que la nécessité d'abaisser leur rez-de-chaussée au niveau de la rue n'est pas démontrée; que, si les travaux de raccordement exécutés par la ville de Blois laissent subsister pour ces immeubles une certaine dépréciation, le conseil de préfecture de Loir-et-Cher, en allouant au requérant une indemnité de 800 francs, a fait une exacte appréciation de ce dommage;

En ce qui touche les frais d'expertise :

Considérant que l'expertise a été rendue nécessaire par le refus de la ville de Blois d'allouer au requérant aucune indemnité, et que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture n'a pas mis à la charge de ladite ville la totalité des frais d'expertise;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Janvier a demandé, le 22 novembre

1882, les intérêts des intérêts qui lui sont dus; qu'à cette date, il lui était dû plus d'une année entière d'intérêts; que, dès lors, il y a lieu de décider que ces intérêts seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêt à partir dudit jour... (Frais d'expertise et de tierce expertise à la charge de la ville. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus rejeté. Intérêts capitalisés au 22 novembre 1882. Dépens du pourvoi jugé le 10 février 1882 à la charge de la ville. Dépens du présent pourvoi à la charge du sieur Janvier pour deux tiers et un tiers pour la ville.)

(N° 210)

[13 mars 1885.]

Travaux publics. — Dérivation de sources par une commune. — Dommages. — Compétence. — Procédure. — Arrêté ordonnant une expertise. — Caractère préparatoire. — (Ville de Limoges.)

Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur les demandes en dommages-intérêts formées par des usiniers contre une ville à raison du dommage qu'elle leur a causé par dérivation de sources — autorisée, pour l'alimentation de la ville, par décret déclarant ce travail d'utilité publique — alors même que ledit décret aurait réservé un certain volume d'eau au profit des usiniers.

Procédure. — L'arrêté qui ordonne une expertise sur l'importance du dommage, tous droits et moyens des parties réservés, a le caractère préparatoire et n'est dès lors pas susceptible de recours immédiat au Conseil d'État.

Vu la requête de la ville de Limoges... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 23 janvier 1883, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Vienne s'est déclaré compétent et a ordonné une expertise sur la réclamation portée devant lui par le syndicat des usiniers du Vincou, à la suite de la dérivation exécutée par la ville de Limoges des sources alimentant cette rivière;

Ce faisant, attendu que par décret du 11 septembre 1874 les travaux de distribution d'eau dans la ville de Limoges ont été déclarés d'utilité publique; attendu que l'article 2 dudit décret portait que la ville de Limoges devrait restituer aux cours d'eau à l'étiage un volume d'eau égal à celui qu'elle dériverait à son profit; attendu que la réclamation des usiniers du Vincou devant le conseil de préfecture tendait à ce que la ville fût condamnée à

leur restituer l'eau qui leur était due ou à une indemnité par jour de retard et en outre à 100 000 francs de dommages-intérêts et qu'elle était fondée, non sur le tort qu'avait pu leur causer l'exécution du travail public, mais sur la prétendue inobservation par la ville des obligations résultant du décret précité; que, dès lors, cette action basée sur les stipulations dont les usiniers se croyaient autorisés à réclamer le bénéfice et l'accomplissement, constituait un litige de la compétence des tribunaux civils et que le conseil de préfecture s'est déclaré à tort compétent pour en connaître; attendu subsidiairement que la ville ayant opposé aux demandeurs les droits qu'elle tenait de l'article 641 du Code civil, comme ayant acquis à l'amiable la propriété des sources, cette exception soulevait une question préjudicielle de propriété, sur laquelle le le conseil de préfecture ne pouvait se dispenser de surseoir; prononcer l'annulation demandée et condamner les défendeurs aux dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur le moyen tiré de ce que le conseil de préfecture se serait à tort reconnu compétent :

Considérant que la réclamation portée par les usiniers du Vincou devant le conseil de préfecture tendait à obtenir la réparation pour le passé et la cessation pour l'avenir du dommage résultant pour eux de la dérivation des sources du Vincou, opérée par la ville de Limoges depuis le mois de septembre 1876, en vertu du décret du 11 septembre 1874 déclarant d'utilité publique des travaux de distribution d'eau dans la ville de Limoges;

Considérant que cette demande était de celles dont il appartient aux conseils de préfecture de connaître en vertu de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII; que, si les usiniers invoquaient à l'appui de leur réclamation les dispositions de l'article 2 du décret précité portant réserve à leur profit d'un certain volume d'eau, cette circonstance n'était pas de nature à modifier la compétence;

Sur le moyen tiré de ce que le conseil de préfecture aurait à tort omis de surseoir à toute décision, jusqu'à ce qu'il eût été statué sur l'exception de propriété opposée par la ville de Limoges:

Considérant que l'arrêté attaqué s'est borné à prescrire, tous droits et moyens réservés, une expertise sur l'importance du dommage souffert jusqu'à ce jour par les usiniers du Vincou; qu'ainsi son arrêté est purement préparatoire et ne fait pas obstacle à ce que la ville de Limoges soutienne ultérieurement par tous les moyens dans lesquels elle se croira fondée, qu'elle n'est pas tenue de réparer ledit dommage... (Rejet.)

(N° 211)

[20 mars 1885.]

Travaux publics. — Dommages. — Compensation de plus-value. — (Sieur Devillers et Société du canal de la Sambre à l'Oise.)

Le dommage causé à un moulin par l'exécution de travaux publics et consistant dans une augmentation du nombre des jours de chômage, et dans le fait que la vanne de prise d'eau est manœuvrée par des agents du canal public, peut être entièrement compensé par une augmentation de force motrice pendant les jours où il n'y a pas de chômage, et par les avantages directs procurés au moulin, par le fait que la prise d'eau s'opère actuellement dans un bief du canal (Devillers, 1re esp.) (*).

Mais la compensation de plus-value ne peut être admise qu'autant qu'elle est spéciale et qu'elle met le riverain auquel un préjudice a été causé dans une situation équivalente à celle qu'il avait avant l'exécution des travaux (Compagnie d'Orléans, 2e esp. (**).

La plus-value causée par la création d'un chemin de fer n'est pas spéciale (2e esp.).

La modification des moyens d'irrigation d'un pré peut donner lieu au payement d'une indemnité de dommage (2e esp.).

L'augmentation des frais de curage d'un canal résultant de la disposition des lieux créée par l'exécution de travaux publics donne droit à indemnité (2e esp.).

Lorsqu'au contraire le dommage causé par une crue n'a pas été augmenté d'une manière appréciable par l'exécution des travaux, aucune indemnité n'est due (2e esp.).

Les dommages éventuels ne sont pas de nature à donner droit à une indemnité (2e esp.).

[1re ESP. *Devillers et société du canal de la Sambre à l'Oise.*]

Vu la requête du sieur Devillers... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 9 mai 1881, par lequel le conseil de préfecture de l'Aisne a fixé à 15 000 francs la somme due au requérant par la société anonyme du canal de jonction de la

(*-**) Voy. table des Arr. du C. d'État 1859-1874, t. ,II p. 674. — 4 août 1867, Commune de Martigny, *Ann.* 1878, p. 1571 et les renvois; — 9 août 1880, Degray, *Ann.* 1881, p. 1458.

Sambre à l'Oise, pour réparation du préjudice causé à son moulin, du 21 octobre 1858 au 19 juillet 1875, avec intérêts à dater du même jour, et a condamné ladite société à supporter les frais d'expertise;

Ce faisant, attendu que le conseil de préfecture a fait une inexacte appréciation des faits en admettant que la construction du canal a augmenté la chute de l'usine; en ne tenant pas un compte suffisant de la diminution qu'entraînent, dans le volume d'eau dont elle dispose, d'une part, les pertes par infiltration et évaporation, et, d'autre part, la différence entre le nombre des éclusées à l'écluse du Gard et celui des éclusées à l'écluse n° 7, différence qui résulte de l'intérêt qu'à la société à économiser l'eau surtout à la première de ces écluses dont la chute est la plus grande; en ne tenant pas compte de la totalité des jours de chômage de l'usine, ainsi que de ceux pendant lesquels elle ne travaille qu'avec une charge incomplète; en ne tenant pas un compte suffisant des dommages indirects résultant de ce que la vanne de prise d'eau est manœuvrée par les agents du canal qui ne prennent pas en considération les besoins de l'usinier lorsqu'il ferment la vanne et ne l'en avisent même pas préalablement; par ces motifs, en maintenant l'arrêté du conseil de préfecture en ce qui concerne les intérêts, les intérêts des intérêts et les frais d'expertise, dire que le chiffre de l'indemnité sera fixé en principal à 60 000 francs, subsidiairement à 36 113 francs, conformément aux conclusions de l'expert du requérant, et condamner la sociéte du canal à supporter les dépens;

Vu la requête de la société anonyme du canal de jonction de la Sambre à l'Oise... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler l'arrêté attaqué et rejetant le pourvoi du sieur Devillers et faisant droit à celui de la société, décharger ladite société de toute condamnation et mettre à la charge du sieur Devillers les dépens, frais d'expertise et de tierce expertise, par les motifs que, dans un précédent arrêt en date du 19 juin 1874, le Conseil d'État a jugé que, du 1er janvier 1846 au 21 octobre 1858, les avantages directs procurés au moulin d'Etreux par le canal compensaient entièrement les dommages résultant pour ledit moulin des chômages que lui cause ledit canal; que, durant la période sur laquelle porte le débat actuel, la situation est restée la même, et qu'il n'est invoqué aucun fait nouveau de nature à motiver une décision différente de celle qui a été prise pour la période précédente; que, si le conseil de préfecture a jugé autrement, c'est qu'il à fait erreur en évaluant à un chiffre insuffisant l'augmenta-

tion de la hauteur de la chute; en ne tenant pas compte, dans le calcul du volume d'eau dont dispose l'usine, du volume restitué directement au canal en amont de ladite usine par la vanne de décharge du réservoir où sont emmagasinées les eaux du Boué, toutes les fois que ces eaux ne sont pas, pour les besoins de la navigation, dirigées vers le même point, en passant par le bief de partage ; en tenant insuffisamment compte des chômages qu'imposait à l'usine, dans l'état ancien, le régime torrentiel et irrégulier du Boué et du Noimeux; enfin, en refusant d'admettre que la nécessité de subordonner l'alimentation du moulin aux besoins du canal entraîne bien moins d'inconvénients que n'en entraînait autrefois son état de dépendance vis-à-vis des usines d'amont;

Vu le mémoire en réplique du sieur Devillers... par lequel il déclare persister dans ses précédentes conclusions, et, subsidiairement; demander le maintien de l'arrêté attaqué, par les motifs susénoncés, et en outre, par le motif que c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé de tenir compte du jeu de la vanne de décharge du réservoir, dont l'existence a été tardivement révélée et qui n'est jamais ouverte en basses eaux, ainsi qu'il résulte de nombreux certificats;

Vu le décret rendu au contentieux du 12 juin 1860 duquel il résulte que le moulin d'Etreux a une existence légale, et l'arrêt du Conseil d'État statuant aux contentieux du 19 juin 1874,

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

Considérant que les deux pourvois susvisés tendant à la réformation d'un même arrêté du conseil de préfecture de l'Aisne; qu'ainsi, il y a lieu de les joindre pour y statuer par une seule décision;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la hauteur de la chute d'eau mettant en mouvement le moulin d'Etreux, qui n'était, avant les travaux du canal que de $4^{m},47$, s'est élevée depuis jusqu'à $5^{m},25$, et a, dans la période du 21 octobre 1858 au 19 juillet 1875, dépassé en moyenne, pendant les basses eaux, $5^{m},10$; que cette augmentation de chute a procuré au moulin un accroissement de force dont il profite tous les jours pendant lesquels il ne chôme pas en basses et moyennes eaux; que la plus-value ainsi procurée compense entièrement le dommage résultant de ce que, pendant ladite période, la mise à sec du canal pour l'exécution des travaux d'entretien ou la fermeture de la vanne de prise d'eau, opérée en vue de réserver la quantité d'eau nécessaire aux besoins de la navigation, ont entraîné pour ledit moulin un nombre de jours de chômage supérieur à celui que le régime du cours d'eau

lui aurait imposé dans l'état ancien; que d'ailleurs, les avantages directs procurés au moulin, par le fait que la prise d'eau s'opère actuellement dans un bief du canal, compensent les dommages accessoires résultant de ce que la vanne de prise d'eau est manœuvrée par les agents dudit canal; qu'ainsi, c'est à tort que le conseil de préfecture a jugé qu'une indemnité était due par la société anonyme du canal de la Sambre à l'Oise pour dommages causés au moulin d'Etreux du 21 octobre 1858 au 19 juillet 1875... (Arrêté annulé. Demande d'indemnité rejetée avec condamnation du demandeur aux dépens, frais d'expertise et de tierce expertise,

[2e ESP. *Compagnie du Chemin de fer d'Orléans contre sieurs Devèze et consorts.*]

Vu le recours de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 29 juin 1880, par lequel le conseil de préfecture du Cantal l'a condamnée à payer diverses indemnités aux sieurs Devèze et autres, propriétaires des prés de la Ribeyre, à raison des dommages causés à leurs propriétés, par suite de la déviation d'un cours d'eau exécutée pour l'établissement de la gare de Massiac;

Ce faisant attendu... que le dommage, en admettant qu'il existe, doit être compensé, par la plus-value procurée aux sieurs Devèze et consorts par la compagnie, tant à cause du voisinage de la gare du chemin de fer que de la possession attribuée aux propriétaires riverains de l'ancien lit de l'Aigonne, et de l'avantage dont ils jouissent d'être désormais à l'abri des débordements de ce cours d'eau...; décharger la compagnie du chemin de fer d'Orléans de toutes les condamnations mises à sa charge par le conseil de préfecture;

Vu le mémoire en défense des sieurs Devèze et consorts... tendant au rejet du pourvoi ci-dessus visé avec dépens et à l'allocation des intérêts des sommes dues par la compagnie, par les motifs...; que la plus-value occasionnée par le voisinage du chemin de fer ne constitue pas une plus-value spéciale de nature à être compensée avec le dommage; que les autres avantages allégués par la compagnie sont purement imaginaires;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4, et celle du 16 septembre 1807;

En ce qui concerne les indemnités allouées aux sieurs Devèze et consorts pour la dépréciation de leurs propriétés :

Considérant, d'une part, qu'il est établi par l'instruction que la construction par la compagnie d'Orléans de la gare de Massiac sur l'emplacement occupé par la rivière l'Aigonne, et la déviation

dudit cours d'eau, ont eu pour résultat de supprimer les moyens d'irrigation des prés appartenant aux sieurs Devèze et consorts; que, si, pour les remplacer, la compagnie a construit un nouveau canal d'irrigation aboutissant auxdites propriétés, ces travaux, dans les conditions où ils ont été exécutés, n'ont pas eu pour effet de replacer les sieurs Devèze et consorts dans une situation équivalente à celle qu'ils avaient avant la déviation de la rivière; qu'ainsi la compagnie d'Orléans n'est pas fondée à soutenir qu'elle n'a causé aux propriétaires susnommés aucun préjudice de nature à leur ouvrir un droit à indemnité;

Considérant, d'autre part, qu'il ne résulte pas de l'instruction que la compagnie d'Orléans ait procuré aux prairies de la Ribeyre aucune plus-value spéciale et par suite susceptible d'entrer en compte avec le dommage; qu'enfin la compagnie ne justifie pas qu'en fixant à la somme de 4 750 francs pour le sieur Devèze père, à celle de 3 067f,50 pour la dame Delrieu, et à celle de 1 642f,62 pour la dame Magne, conformément à l'avis du tiers expert, les indemnités dues à raison des dommages éprouvés par lesdits propriétaires, le conseil de préfecture ait fait une inexacte évaluation de l'importance du préjudice;

Mais considérant que c'est à tort qu'il n'a pas été fait application des bases proposées par le tiers expert pour le calcul de l'indemnité de dépréciation relative aux parcelles du sieur Hugues Devèze fils et de la dame Pascal et que, faisant application de ces bases, il y aura lieu de réduire à la somme de 602f,50 l'indemnité allouée de ce chef par l'arrêté attaqué;

En ce qui concerne l'indemnité de 3 000 francs allouée pour accroissement des frais de curage :

Considérant que le remplacement du cours d'eau qui traversait autrefois les prés de la Ribeyre par un canal d'irrigation a eu pour effet d'accroître, par suite de la nouvelle disposition des lieux, les frais de curage nécessaires pour maintenir la circulation des eaux d'arrosage à travers les prairies et que l'arrêté attaqué a fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire, en allouant de ce chef aux sieurs Devèze et consorts une indemnité de 3 000 francs;

En ce qui concerne les indemnités de 3 261 francs et de 1 000 francs allouées aux sieurs Devèze père et fils et à la dame Pascal, ainsi qu'à la dame Delrieu pour les dégâts occasionnés à leurs héritages par la crue de 1868 :

Considérant que l'inondation survenue en 1868 aurait envahi les prairies de la Ribeyre, même en l'absence des travaux du chemin de fer qui ont modifié l'emplacement du confluent des deux cours

d'eau, et qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport du tiers expert, que l'Aigonne, par suite de la direction du courant et et de la faible importance du volume de ses eaux par rapport à celui de l'Alagnon, n'a pas aggravé d'une manière appréciable les effets de l'inondation; que, dans ces circonstances, la compagnie d'Orléans n'était tenue à aucune indemnité, à l'égard des propriétaires des terrains inondés, et qu'il y a lieu de faire droit aux conclusions de son recours tendant à être déchargée des indemnités ci-dessus mentionnées;

En ce qui concerne la disposition par laquelle l'arrêté attaqué a mis à la charge de la compagnie l'entretien et la reconstruction, si besoin est, des ouvrages de la prise d'eau, du grand barrage, et des murs qui endiguent l'Aigonne;

Considérant qu'en faisant droit sur ce point aux conclusions présentées par les sieurs Devèze et consorts, le conseil de préfecture n'a pas statué sur un litige né et actuel; qu'il n'est en effet justifié quant à présent d'aucune charge réclamée aux propriétaires arrosée pour lesdits ouvrages; qu'ainsi leurs conclusions sur ce point n'étaient pas recevables;

Sur les conclusions des sieurs Devèze et consorts tendant à l'allocation des intérêts des intérêts:

Considérant que les intérêts des intérêts ont été demandés, pour la première fois, devant le Conseil d'État, dans le mémoire en défense enregistré au secrétariat du contentieux, le 18 juillet 1881; qu'à cette époque, il était dû plus d'une année d'intérêts: que, dès lors, et par application de l'article 1154 du Code civil, il y a lieu d'allouer aux sieurs Devèze et consorts les intérêts des intérêts des sommes qui leur sont dues à partir du 18 juillet 1881... (Arrêté réformé: — 1° en ce qu'il a alloué une somme supérieure à 602f,50 à la dame Pascal et au sieur Hugues Devèze pour la dépréciation de leurs propriétés; 2° en ce qu'il a alloué aux sieurs Devèze père et fils, à la dame Pascal et à la dame Delrieu, une indemnité de 3 261 francs et en plus à la dame Delrieu une indemnité spéciale de 1 000 francs pour les dégâts causés à leurs propriétés par l'inondation de 1868; — 3° en ce qu'il a mis à la charge de la compagnie l'entretien d'une partie du canal, l'entretien et la reconstitution, si besoin est dans l'avenir, du barrage de la prise d'eau et des murs qui endiguent l'Aigonne... (Surplus des conclusions de la compagnie rejeté. Intérêts des intérêts alloués à partir du 18 juillet 1881 (Masse des dépens à la charge pour moitié des sieurs Devèze et consorts et la compagnie d'Orléans.)

(N° 212)

[20 mars 1885.]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Police des gares. — Stationnement des voitures. — Droit du préfet. — (Sieurs Paul, Vasseur et autres.)

Le préfet, auquel appartient le droit de régler sous l'approbation du Ministre des Travaux Publics l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures publiques ou particulières dans les cours des gares, ne commet pas un excès de pouvoirs en règlant dans un intérêt de police l'emplacement réservé à chacune des catégories de voitures qui desservent la gare (*).

Vu la requête des sieurs Paul, Vasseur et autres... tendant à ce qu'il plaise annuler — une décision du 1er février 1884, par laquelle le Ministre des Travaux Publics a confirmé une ordonnance rendue par le préfet de police, le 18 mai 1882, et concernant la police des cours des gares et stations du chemin de fer du Nord à Paris;

Ce faisant attendu que les articles 4 à 9 de ladite ordonnance ont eu, sinon pour but, au moins pour résultat de favoriser la compagnie des chemins de fer du Nord au détriment des requérants; que l'article 4 notamment, réserve aux seuls omnibus du chemin de fer l'accès du trottoir dans la cour d'arrivée; que l'article 5 attribue, en face même de la sortie des voyageurs, un emplacement privilégié aux voitures spéciales de la compagnie; que celles qui appartiennent aux entrepreneurs ont été, au contraire, sauf un petit nombre, reléguées à l'extrémité de la cour; que si, aux termes de l'article 1er de l'ordonnance du 15 novembre 1846, il appartient aux préfets de régler l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures dans les cours des gares et stations, ce pouvoir ne peut être exercé que dans un intérêt public; qu'il ne peut en être fait usage dans le but de conférer un privilège aux entreprise dont les voitures desservent tous les trains; qu'ainsi

(*) Le pourvoi soutenait que des diverses dispositions de l'arrêté attaqué, il résultait que le préfet avait eu pour objet et pour effet de favoriser les voitures appartenant à la compagnie de Chemin de fer. — Voy. Lamé-Fleury, *Code annoté des Chemins de fer*, p. 254 et suivantes; — Aucoc, *Conférences*, t. 3, nos 1542 et suivantes.

c'est à tort que le Ministre des travaux publics a refusé de prononcer l'annulation de l'ordonnance préfectorale du 18 mai 1882; annuler la décision ministérielle et l'ordonnance préfectorale dont s'agit, avec toutes conséquences de droit;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... tendant au rejet dudit pourvoi par le motif que l'ordonnance rendue par le préfet de police a été provoquée par l'insuffisance des voitures de place à l'arrivée des trains à la gare du Nord; qu'ainsi elle a été prise dans un intérêt général; qu'il appartient aux préfets, lorsqu'ils déterminent les emplacements réservés dans les cours des gares aux différentes catégories de voitures, de se préoccuper de la circonstance que ces voitures desservent ou non tous les trains; que, d'ailleurs, l'ordonnance dont il s'agit n'a favorisé aucun entrepreneur au détriment des autres; que les voitures de la compagnie et les voitures publiques sont d'un accès également facile; que l'emplacement qui leur a été assigné est en rapport avec leur provenance; qu'en effet, les voitures de la compagnie sont placées du côté de leurs remises, et les autres qui viennent de l'extérieur, du côté de la cour le plus proche de la voie publique; que, si l'accès du trottoir attenant à la gare a été réservé aux omnibus de la compagnie, c'est à raison de la grande quantité de bagages qu'ils sont destinés à recevoir;

Vu la loi des 22 décembre 1789; 7 janvier 1790 et l'ordonnance royale du 15 novembre 1846;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

Considérant qu'en vertu de l'article 1er de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846, il appartient aux préfets, sous l'approbation du Ministre des Travaux Publics, de régler l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures publiques ou particulières dans les cours dépendant des stations de chemins de fer; qu'en règlant par son ordonnance du 18 mai 1882 l'emplacement réservé, dans la cour de la gare d'arrivée du chemin de fer du Nord, à chacune des diverses catégories de voitures qui desservent ladite gare, le préfet de police a agi dans l'exercice des pouvoirs qui lui ont été conférés par les dispositions précitées; que les requérants n'établissent pas qu'il ait statué en vue d'un intérêt autre qu'un intérêt de police et de service public; qu'il suit de là que c'est avec raison que le Ministre des Travaux Publics a refusé de prononcer l'annulation de l'ordonnance préfectorale du 18 mai 1882... (Rejet.)

(N° 213)

[20 mars 1885.]

Voirie (Grande). — Rues de Paris. — Maison sujette a reculement. — Renformis de platras; emploi de briques : caractère confortatif. — Démolition ordonnée. — Amende. — Propriétaire et entrepreneur. — (Sieurs Bossuat, Loiraud et Perrot).

Lorsque le propriétaire d'un immeuble retranchable a été autorisé à faire à la façade dudit immeuble un ravalement entier, et à exécuter divers travaux « sans relancis ni renformis », il commet une contravention en faisant un renformis d'environ $0^{m},10$ *d'épaisseur et en revêtant de briques des poteaux en bois destinés à supporter les planchers des étages supérieurs.*

Ces travaux ont un caractère confortatif et dès lors leur démolition doit être ordonnée (*).

Vu la requête des sieurs Bossuat, Loiraud et Perrot... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 21 avril 1882, par lequel le conseil de préfecture de la Seine, statuant sur le procès-verbal dressé contre les requérants à raison des travaux exécutés à une maison en saillie sur l'alignement, sise à Paris, 18, rue de l'Orillon, a condamné d'une part le sieur Bossuat, d'autre part, les sieurs Loiraud et Perrot solidairement à 16 francs d'amende, et a ordonné la suppression desdits travaux;

Ce faisant, attendu que les travaux exécutés consistaient simplement dans l'application sur les murs d'un enduit avec un placage de plâtras de peu d'épaisseur, en vue de donner auxdits murs une apparence plus régulière, et dans l'apposition, faite dans le même but, d'une enveloppe constituée au moyen d'une brique autour des poteaux en bois qui supportent les filets, ordonner une expertise à l'effet de constater que lesdits travaux n'avaient pas le caractère confortatif, décharger les requérants des amendes prononcées contre eux et dire qu'il n'y a pas lieu à la suppression des travaux :

Vu les observations présentées par le Ministre de l'Intérieur... tendant à l'annulation de l'arrêté du conseil de préfecture, par le motif que les travaux exécutés consistaient en simples revêtements n'ayant pas un caractère confortatif ;

Vu l'édit de décembre 1607 et l'arrêt du Conseil du 27 février 1765 ;

(*) Voy. Baillache, 18 juillet 1873, *Ann.* 1875, p. 854 ; — Dodé, 25 mars 1877, *Ann.* 1878, p. 186 — Radiguet, 16 mai 1879, *Ann.* 1880 p. 811 et les renvois; — Bourget 21 novembre 1884, *Ann.* 1885. p. 571 et la note.

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII, du 29 floréal X et du 23 mars 1842;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en exécutant le ravalement autorisé par arrêtés susvisés du préfet de la Seine, les sieurs Bossuat, Loiraud et Perrot ont appliqué sur les trumeaux un renformis de plâtras d'une épaisseur de $0^m,10$ environ et ont revêtu d'une enveloppe en briques les poteaux supportant les filets sur lesquels repose le plancher du premier étage; qu'en raison du mauvais état des murs de l'immeuble, les travaux ci-dessus énoncés étaient de nature à en prolonger la durée et présentaient un caractère confortable; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture, en condamnant les requérants à l'amende, a ordonné la suppression desdits travaux... (Rejet.)

(N° 214)

[27 mars 1885.]

Algérie. — Eaux. — Grande voirie. — Canal d'irrigation. — Arrêté préfectoral ordonnant la création de francs-bords. — Plantation. — Contravention. — (Sieur Gaubert).

Un arrêté préfectoral ne peut pas, sans excès de pouvoirs interdire aux riverains d'un canal d'irrigation de planter à moins de 2 mètres du lit;

Le terrain appartient aux riverains et le préfet ne peut créer une servitude de francs-bords (*). *En conséquence, ne commet pas de contravention le riverain qui malgré la défense faite par un arrêté préfectoral, plante des arbres à* $0^m,50$ *des berges du canal.*

Vu la requête... pour le sieur Gaubert... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 25 janvier 1883, par lequel le conseil de préfecture d'Oran l'a condamné à 50 francs d'amende pour contravention de grande voirie et, en outre, au rétablissement des lieux dans leur état primitif pour avoir planté des arbres sur son terrain à une distance de 50 centimètres de l'arête supérieure du bord du canal de la Mina, contrairement à l'interdiction contenue dans l'arrêté préfectoral du 28 juin 1871;

Ce faisant attendu que le droit pour le requérant de planter des arbres de hautes futaie sur son terrain et notamment au bord des canaux d'irrigation qui le traversent résulte de son titre de concession, qui lui en impose même l'obligation; attendu qu'aucun

(*) Voy. 9 décembre 1864, Bourbon, *Ann.* 1865, p. 239.

texte législatif n'a réservé au domaine public de francs-bords le long des canaux d'irrigation, ni conféré à l'administration le droit de grever la propriété d'une servitude; que, d'ailleurs, la prohibition de l'article 671 du Code civil ne concerne que les rapports de voisinage entre héritages privés et n'est pas applicable aux riverains du domaine public (*); qu'ainsi la condamnation prononcée contre lui manque de base légale; décharger le requérant des condamnations prononcées contre lui;

Vu les observations du Ministre de l'Agriculture... tendant au rejet du pourvoi, par le motif que l'interdiction de planter à moins de deux mètres du bord du canal a été prononcée par le préfet dans l'exercice et dans la limite des pouvoirs que la législation lui confère en matière de cours d'eau; que, d'ailleurs, l'administration, en conférant au sieur Gaubert ou à son auteur, par son titre de concession, la faculté de planter le long des bords du canal d'irrigation, n'a ni pu ni entendu renoncer à se prévaloir des droits qu'elle tenait de l'article 671 du Code civil qui interdit de planter à moins de deux mètres de l'héritage voisin;

Vu l'arrêté préfectoral du 28 juin 1871 portant « qu'il est réservé des francs-bords le long de tous les canaux publics d'irrigation des deux côtés, que la largeur de ces francs-bords est de deux mètres et que toute culture de la part des riverains est interdite sur ces francs-bords, mais que le syndicat pourra y établir des plantations d'arbres »;

Vu les loi des 12-20 août 1790 et 29 floréal an X; le décret du 27 octobre 1858, et l'arrêté du 28 juin 1871;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les plantations faites par le sieur Gaubert l'ont été non sur le terrain dépendant du canal d'irrigation de la Mina, mais sur un terrain limitrophe dont il est propriétaire;

Considérant que si, aux termes des lois et décrets ci-dessus visés, il appartient à l'administration d'assurer le libre écoulement des eaux et de pourvoir à l'exécution des travaux de curage des cours d'eau non navigables ni flottables, l'arrêté préfectoral du 28 juin 1871 portant interdiction aux riverains du canal de la Mina de planter des arbres sur leur propre terrain, à moins de deux mètres du bord, ne pouvait légalement servir de base à une poursuite de contravention... (Arrêté annulée. Le sieur Gaubert est déchargé des condamnations prononcées contre lui.)

(*) Voy. 18 mars 1881, Lion, *Ann.* 1882, p. 856; — 13 janvier 1882, Malpas, *Ann.* 1883, p. 29; — 11 mai 1883, Chamboredon, *Ann.* 1884, p. 123 et la note.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 215)

[21 octobre 1885.]

Versements aux caisses d'épargne des retenues exercées sur les salaires des cantonniers.

A M. le Préfet du département d

Monsieur le Préfet, dans un référé adressé à M. le Ministre des Finances, la Cour des comptes a appelé l'attention de mon collègue sur la responsabilité que faisait encourir au Trésor la marche actuellement suivie, dans le service des Ponts et Chaussées, pour le versement aux caisses d'épargne, par l'intermédiaire des régisseurs comptables, des retenues exercées sur les salaires des cantonniers ayant dépassé l'âge de soixante-cinq ans, fixé comme extrême limite pour l'entrée en jouissance des pensions viagères servies aux déposants par la caisse des retraites pour la vieillesse.

Afin de dégager l'État des obligations que cette responsabilité lui ferait assumer, dans l'intérêt purement privé des cantonniers, la Cour demandait l'adoption, pour les versements aux caisses d'épargne, d'un système offrant les mêmes garanties que celui des versements à la caisse des retraites pour la vieillesse.

M. le Ministre des Finances à pensé qu'il y avait lieu de satisfaire à cette demande, et, après s'être concerté avec mon administration et avec M. le Ministre des Postes et des Télégraphes, il a arrêté les nouvelles dispositions auxquelles il conviendra de se conformer à l'avenir.

Ces dispositions ont été portées à la connaissance de MM. les trésoriers-payeurs généraux et receveurs des finances par une circulaire en date du 29 juillet 1885. M. le Ministre des Finances rappelle d'abord que pour les versements à la caisse des retraites pour la vieillesse, on opère de la manière suivante :

Les cantonniers sont payés mensuellement de leur traitement sur les mandats émis directement à leur nom, mais ces agents ne donnent quittance que de la somme nette; la somme retenue pour être versée ultérieurement à la caisse précitée fait l'objet d'un

état nominatif *émargé par les ayants droit*, lequel sert de base à l'émission d'un mandat semestriel au nom du conducteur régisseur.

Ce mandat, quittancé pour ordre par ce dernier, est porté en dépense dans les écritures de la trésorerie générale et appuyé d'un récépissé du trésorier général, constatant la recette qu'il a faite du montant des retenues au compte de la caisse des dépôts et consignations, chargée d'administrer la caisse des retraites pour la vieillesse.

Pour les versements des retenues aux *caisses d'épargne privées*, la marche suivie devra être la même, sauf que, dans ce dernier cas, *le versement sera appuyé d'une quittance du caissier.*

Il en résulte que pour les versements aux caisses d'épargne, de même que pour les versements à la caisse des retraites pour la vieillesse, les régisseurs comptables employés comme intermédiaires n'auront plus à verser eux-mêmes aux caisses des retenues prélevées sur les salaires des cantonniers. Ils demeureront toutefois chargés, comme par le passé, de remplir toutes les formalités nécessaires pour l'obtention des livrets, l'inscription des versements sur ces livrets, etc.

Afin que cette inscription ne soit pas retardée au delà du temps strictement nécessaire, M. le Ministre des Finances a d'ailleurs recommandé à MM. les trésoriers-payeurs généraux et receveurs particuliers d'informer, sans aucun retard, de la date à laquelle les versements auront été effectués, MM. les Ingénieurs en chef sous-ordonnateurs secondaires, lesquels devront, de leur côté, en faire aviser immédiatement les régisseurs intermédiaires.

Jusqu'ici, Monsieur le Préfet, les retenues prélevées pour la caisse d'épargne sur les salaires des cantonniers ont été versées aux caisses d'épargne privées qui, jusqu'à l'époque récente de la création de la caisse d'épargne postale, étaient les seules existantes. Je ne pense pas qu'en thèse générale, au point de vue des intérêts des déposants, il y ait lieu d'apporter des changements à la désignation des caisses dans lesquelles les retenues seront versées.

Toutefois comme il pourrait se présenter telles circonstances où l'Administration des Ponts et Chaussées, dans l'intérêt même des déposants ferait de préférence des versements à la caisse d'épargne postale, M. le Ministre des Finances, d'accord avec mon administration, a tenu à indiquer, dès à présent, la marche qui dans ce cas devrait être suivie.

Voici les dispositions qui ont été arrêtées de concert avec M. le Ministre des Postes et des Télégraphes :

Les receveurs des postes étant appelés à payer les mandats de dépenses publiques pour le compte du trésorier général, les mandats émis par l'ordonnateur secondaire du Ministère des Travaux Publics, au nom du conducteur régisseur, pour le montant des retenues exercées pendant le semestre, seront revêtus par le trésorier général du : *Vu bon à payer*, et présentés par le conducteur régisseur à la caisse du receveur principal des postes.

Après que le conducteur régisseur aura apposé sa quittance pour ordre au pied du mandat, le receveur principal se chargera immédiatement en recette du montant de ce mandat, qu'il conservera comme valeur en caisse, et il le comprendra dans le premier versement en pièces de dépenses qu'il fera à la Trésorerie générale, en l'accompagnant de la déclaration suivante :

« Je soussigné, receveur des postes et des télégraphes, déclare avoir converti le montant du présent mandat en versements à la caisse nationale d'épargne, pour être inscrits aux comptes des agents des Ponts et Chaussées, suivant les états nominatifs certifiés par l'ordonnateur ».

Deux états nominatifs distincts devront être établis par l'ordonnateur.

Sur le premier seront inscrites les sommes à verser au nom des cantonniers non encore titulaires de livrets de la caisse nationale d'épargne.

Le second comprendra les sommes retenues sur le salaire des cantonniers déjà titulaires de livrets.

L'ordonnateur ne devra faire figurer sur ces états que des sommes rondes en francs, sans fractions.

Ces états nominatifs, certifiés par l'ordonnateur et non revêtus de la signature des ayants droit, seront joints au mandat et conservés par le receveur principal.

A l'état nominatif des premiers versements seront annexées les demandes de livret établies par le conducteur régisseur et signées par lui seul pour le compte des intéressés. L'état nominatif des versements ultérieurs sera accompagné des livrets des parties intéressées.

Au moment de la présentation du mandat, avec les pièces jointes, à la recette principale des postes, le conducteur régisseur recevra, pour chaque somme versée au profit d'un cantonnier n'ayant pas encore un compte ouvert à la caisse nationale, une quittance provisoire extraite d'un journal à souche, et échangeable contre un livret dans un délai de trois jours. Quand aux livrets annexés au second état nominatif, les versements y seront constatés dans

les conditions déterminées par la loi du 3 août 1882 et ils seront rendus immédiatement au conducteur régisseur.

Tous les receveurs des postes sont autorisés à accomplir les opérations ci-dessus décrites en sorte que les versements pourront être effectués dans les arrondissements et même dans les cantons.

Il est bien entendu que ce sont les conducteurs et non les titulaires de livrets qui demeureront chargés de remplir les formalités nécessaires dans les divers cas prévus ci-dessus.

Enfin, comme les sommes déposées aux caisses d'épargne au nom des cantonniers ne doivent être remboursées au titulaire qu'après la cessation de ses fonctions, la mention suivante, destinée à assurer l'exécution de cette disposition, sera inscrite sur le livret, aux renseignements complémentaires :

« La signaturedu déposant sur toute demande de remboursement doit être certifiée par son chef de service (*Ingénieur en chef ou agent voyer en chef*), à moins que le déposant ne fasse la preuve qu'il n'appartient plus à l'Administration ».

Ces différentes dispositions auront leur effet à partir du deuxième trimestre de 1885.

Je vous prie, M. le Préfet, de vouloir bien m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse ampliation à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,
DEMÔLE.

(N° 216)

[22 octobre 1885.]

M. , Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à...

M. l'Ingénieur en Chef, aux termes des conventions de 1883, les compagnies de chemins de fer sont aujourd'hui chargées d'exécuter, pour le compte de l'État, des travaux considérables. Elles ne concourent à la construction des lignes nouvelles que pour une quote-part relativement faible et, en tout cas, déterminée par avance; elles réalisent, aux frais du Trésor, dans les gares de leur réseau où viennent aboutir ces lignes, les transformations et les agrandissements nécessaires pour les recevoir.

Les dépenses à rembourser par l'État sont, il est vrai, limitées à des maxima fixés après approbation des projets d'exécution. Mais ces maxima peuvent être dépassés dans certains cas prévus par les contrats ; en outre, il est de leur nature même de laisser encore place à un certain aléa qui pèse entièrement sur le Trésor.

Les compagnies, à peu près dégagées de tout risque de construction, sont donc devenues à cet égard de véritables mandataires de l'Administration.

Il y a là une situation nouvelle qui exige, de la part des services de contrôle, un redoublement de vigilance et sur laquelle je crois devoir appeler toute votre attention.

Lors de l'examen des projets soumis à mon approbation par les compagnies, vous devez veiller, avec le plus grand soin, à ce que les dépenses soient réduites au strict minimum. Vous ne perdrez point de vue, en effet, que les lignes nouvelles seront très peu productives, qu'elles auront un trafic restreint, et qu'il est, par suite, indispensable de les établir dans des conditions d'étroite économie. Les principes à suivre pour leur construction doivent être tout différents de ceux qui ont prévalu pour les voies plus productives. Au lieu de se résoudre à des sacrifices souvent considérables pour améliorer le tracé et réduire plus tard les frais d'exploitation, il faut, au contraire, chercher à réduire, autant que possible, les dépenses de premier établissement, écarter les améliorations qui entraînent des charges hors de proportion avec les avantages à en attendre. Simplicité et parcimonie, tels sont les deux objectifs que vous devez avoir toujours en vue dans votre appréciation des projets dressés par les compagnies.

Ces règles doivent d'ailleurs être scrupuleusement observées, non-seulement dans l'étude des maxima prévus par les conventions, mais encore dans l'examen des projets spéciaux de détail que les compagnies pourraient avoir à produire ultérieurement ainsi que dans la surveillance des travaux.

A un autre point de vue, il est indispensable d'apporter un ordre et une régularité irréprochables dans la gestion des deniers publics, de s'assurer que les agents des compagnies se conforment aux règles tutélaires consacrées par l'expérience en matière de comptabilité de l'État, de vérifier qu'il n'existe aucune confusion entre les dépenses au compte des compagnies et les dépenses au compte du Trésor.

Les compagnies auront à vous communiquer les marchés qu'elles auront passés pour l'exécution des travaux. Vous prendrez connaissance de ces marchés, et, le cas échéant, vous me

soumettrez les propositions ou observations auxquelles ils donneraient lieu de votre part.

Pendant le cours des entreprises, vous constaterez, avec le concours des Ingénieurs et des Conducteurs sous vos ordres, que les feuilles d'attachement, carnets et sommiers des agents locaux ou les autres pièces équivalentes sont régulièrement tenus et qu'il n'y est porté que des chiffres exacts et dûment contrôlés; vous vérifierez également que les écritures des Ingénieurs des compagnies sont bien conformes aux écritures élémentaires tenues sur les chantiers. Les fonctionnaires du contrôle profiteront à cet effet de leurs tournées.

Le plus souvent, vous ne pourrez procéder que par épreuve; mais les résultats obtenus n'en auront pas moins une réelle valeur, pourvu que vos collaborateurs et vous ayez soin de choisir avec discernement un certain nombre d'articles dont vous pousserez à fond la vérification.

En fin d'entreprise, les compagnies vous communiqueront les décomptes et pièces à l'appui. Vous me ferez part, s'il y a lieu, des observations que vous suggérerait l'examen de ces documents,

Les compagnies vous remettront, en outre, dans le courant du mois suivant chaque trimestre, un état détaillé des dépenses faites. Vous me transmettrez ces états avec votre avis et avec des indications précises sur les vérifications auxquelles vous aurez procédé, vous ou les fonctionnaires placés sous vos ordres, dans le courant du trimestre échu.

Vos vérifications devront, d'ailleurs, porter, non-seulement sur les dépenses de travaux proprement dits, mais encore sur les dépenses d'acquisitions de terrains ou de propriétés bâties.

L'envoi de l'état trimestriel ne vous dispensera pas de celui du compte-moral mensuel, pour lequel les compagnies continueront à vous fournir tous les renseignements dont vous auriez besoin.

En vous conformant aux instructions qui précèdent, vous pourrez contrôler utilement et rapidement les propositions annuelles des compagnies pour le règlement des annuités dues par l'État

J'attache le plus grand intérêt, M. l'Ingénieur en chef, à ce que les fonctionnaires du contrôle apportent un soin tout particulier à cette partie de leur service.

J'adresse du reste aux compagnies les instructions nécessaires par le courrier de ce jour.

Recevez, M. l'Ingénieur en chef, l'assurance de ma considération très distinguée. *Le Ministre des Travaux Publics.*

DEMÔLE.

(N° 217)

[26 octobre 1885].

Plans d'alignements des traverses. — Bâtiments en saillie. — Instructions relatives à ces bâtiments.

A Monsieur le préfet du département d

Monsieur le Préfet, les projets présentés pour le règlement des alignements des traverses de routes nationales et départementales comportent fréquemment, pour les bâtiments riverains, des rescindements tels, que les propriétaires de ces bâtiments ne pourraient les reconstruire, sur le même emplacement, dans des conditions convenables.

A la suite de nombreux avis du Conseil d'État, il s'est établi une jurisprudence libérale, consistant à stipuler, dans l'acte qui approuve le plan, que les alignements relatifs aux bâtiments ainsi gravement atteints, ne pourront être réalisés que par la voie de l'expropriation.

Pour mettre l'Administration à même d'apprécier les cas où il y aura lieu d'appliquer cette jurisprudence, MM. les Ingénieurs devront, à l'avenir, figurer, sur le plan qui sera soumis à l'enquête, l'aménagement détaillé et les dispositions intérieures, par étage, de tous les immeubles frappés de rescindement, ainsi que des bâtiments contigus qui formeraient avec les propriétés atteintes un seul corps destiné au même service.

MM. les Ingénieurs auront, ensuite, lorsqu'ils émettront leur avis sur les résultats de l'enquête, à signaler, parmi les immeubles dont il s'agit, ceux à l'égard desquels, en raison de l'importance des rescindements à opérer, il leur paraîtra devoir, être procédé par la voie de l'expropriation.

De votre côté, Monsieur le Préfet, lorsque ces éléments d'appréciation vous auront été fournis, vous voudrez bien, s'il s'agit de routes départementales, appeler l'attention du Conseil Général sur la dépense qui pourrait incomber au budget départemental du fait de l'expropriation des immeubles en question, afin qu'il puisse se prononcer en toute connaissance de cause.

J'adresse des ampliations de la présente circulaire à M. l'Ingénieur en chef.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux publics.

DEMÔLE.

PERSONNEL.

(N° 218)

Octobre 1885.

I. — INGÉNIEURS.

1° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 22 octobre 1885. — M. **Alvin**, Ingénieur ordinaire de 1re classe détaché, à la résidence de Tarbes, au service de l'hydraulique agricole et attaché en outre au service du Contrôle des travaux des chemins de fer de Toulouse à Bayonne et embranchements, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi — 1re section et au service des études et travaux relatifs au régime général des bassins de la Neste et de l'Adour est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité d'Ingénieur du service des lignes neuves, à la résidence de Bourges.

Arrêté du 28 octobre. — M. **Scherer** (Louis), Ingénieur en Chef de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien, en qualité d'Ingénieur en Chef de la construction, à la résidence de Constantine.

2° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Trilhe**, sous-Ingénieur en disponibilité.	4 octobre 1885.
M. **Pascal**, Inpecteur Général de 1re classe.	21 octobre 1885.
M. **Lefébure de Fourcy**, Inspecteur Général de 1re classe.	4 novembre 1885.
M. **Serra** (Antoine), Sous-Ingénieur.	16 novembre 1885.
M. **Jac**, Sous-Ingénieur	1er janvier 1886.

3° DÉCÈS.

	Date de décès.
M. **Ester**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite	26 août 1885.
M. **Tarbé de Saint-Hardouin**, Inspecteur Général de 1re classe, en retraite.	28 octobre 1885.

4° DÉCISIONS DIVERSES.

Décision du 3 octobre 1885. — **M. Dubarry**, Conducteur de 2e classe attaché au service ordinaire du département des Hautes-Pyrénées, est chargé de l'intérim de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire de ce département, en remplacement de M. Bachy appelé à une autre destination.

Arrêté du 5 octobre. — Le territoire de la commune mixte de Khenchela est distrait de la circonscription des Ponts et Chaussées de Bône — arrondissement de Guelma et rattaché à la circonscription de Constantine — Arrondissement de Batna.

Idem. — Le service du Contrôle des travaux du chemin de fer de la vallée de l'Ourcq à Esternay — section comprise entre Mézy et Esternay — est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est.

Les Ingénieurs du Contrôle de la construction restent toutefois chargés du règlement des dépenses supplémentaires nécessitées par l'établissement des fondations des ouvrages d'art pour une deuxième voie.

Idem. — Un service est créé pour le contrôle des travaux du chemin de fer de Souk-Ahras à Tebessa, concédé à la Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements par la loi du 28 juillet 1885.

Ce service est réuni aux attributions de M. Dormoy, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Bône.

M. Burger, Ingénieur ordinaire de 1re classe à la même résidence, est attaché au service ci-dessus créé.

Arrêté du 9 octobre. — La ligne de Maubeuge à Fourmies est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, savoir :

A la 2e section d'Ingénieur en Chef,

Aux 4es arrondissements d'Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines.

Idem. — La ligne de Saint-Rambert à Annonay est distraite de

la 3e section d'Ingénieur en Chef (3es arrondissements d'Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines) du service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour être rattachée à la 2e section d'Ingénieur en Chef (3es arrondissements d'Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines).

La ligne d'Annonay à Firminy (exclusivement) est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitation du même réseau, savoir :

A la 2e section d'Ingenieur en Chef,

Aux 3es arrondissements d'Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines.

Décision du 15 *octobre.* — M. **Cornac**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Carcassonne, est chargé de l'intérim de l'arrondissement unique d'Ingénieur des Mines de la 2e section du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer du Midi, en remplacement de M. **Braconnier**, Ingénieur ordinaire des Mines, appelé à une destination.

Arrêté du 21 *octobre.* — Le service des études des chemins de fer de Draguignan à Meyrargues et de Draguignan à Grasse, concédés à titre définitif à la Compagnie marseillaise de crédit industriel et commercial par la loi du 17 août 1885, est transformé en Contrôle de travaux (infrastructure et superstructure).

Le service ainsi réorganisé demeurera compris dans les attributions de M. **Weisgerber**, Ingénieur en Chef à Draguignan.

Par suite de la concession définitive des lignes dont ils étaient composés, les 1er et 2e arrondissements du service de chemins de fer confié à M. **Weisgerber** (MM. **Cornemillot**, Chef de section principal faisant fonctions d'Ingénieur à Barjols, et **Ferrié**, Ingénieur auxiliaire à Draguignan sont supprimés.

Les 3e, 4e et 5e arrondissements prennent respectivement les nos 1, 2 et 3 et sont constitués comme il suit :

1er *Arrondissement :*

Lignes de :	Draguignan à Meyrargues.. . . . . . Des Mines de la vallée du Reyran et de celles de Vaux à la station de Fréjus ;	Contrôle de travaux.

M. **Liévin**, Ingénieur ordinaire de 3e classe à Draguignan.

2° *Arrondissement :*

Lignes de : Draguignan à Grasse (Contrôle de travaux).
Draguignan à Cagnes — section comprise entre Grasse et Cagnes (Études).

M. Pellegrin (Léon) Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Grasse.

3° *Arrondissement :*

Ligne de Draguignan à Saint-André par Castellane (Études) **M. Daime** Ingénieur auxiliaire à Digne.

Arrêté du 22 octobre. — **M. Gay** (Albert), Conducteur de 2e classe faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire chargé, à la résidence de Perpignan, du 2e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Reynès**, et de l'intérim du 1er arrondissement du même service, est chargé à la résidence de Prades, de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département des Pyrénées-Orientales, en remplacement de **M. Serra**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. Gay continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Idem. — Le nombre des arrondissements d'Ingénieur ordinaire du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Reynès** est réduit de trois à deux.

Les lignes d'Elne à Arles-sur-Tech et de Quillan à Rivesaltes (section comprise dans le département des Pyrénées-Orientales) qui composaient les 1er et 2e arrondissements (**MM. Velzy** et **Gay** Conducteurs des Ponts et Chaussées faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire) constitueront un arrondissement unique qui prendra le n° 1 et dont le titulaire résidera à Perpignan.

Par suite de cette mesure, le 3e arrondissement actuel (**M. Sorel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Perpignan), prend le n° 2 du service.

Idem. — **M. Drogue**, Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence d'Alençon, au service ordinaire du département de l'Orne et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Hétier** est chargé, à la résidence de Perpignan, du 1er arrondissement (lignes d'Elne à Arles-sur-Tech et de Quillan à Rivesaltes — section comprise dans le département des Pyrénées-Orientales) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Reynès** (Réorganisation).

Arrêté du 22 octobre. — M. **Cheguillaume** (Henri), Ingénieur ordinaire de 3e classe chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Espalion et attaché au service des études et travaux relatifs au régime général du bassin du Lot, est chargé, à la résidence d'Alençon, de l'arrondissement du centre du service ordinaire du département de l'Orne et du 1er arrondissement (Lignes d'Alençon à Domfront — section d'Alençon à Cohélan, et de Fougères à Vire — section de Mortain, à Vire) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Hétier** en remplacement de M. **Drogue**.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

5 *octobre* 1885. — M. **Wyckaert** (Émile), Hautes-Alpes, service ordinaire.

9 *octobre.* — M. **Rouen** (Léon), mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies pour être employé au service des Travaux Publics du Tonkin.

Il est placé dans la situation de service détaché.

22 *octobre.* — M. **Klein** (Simon), Aude, service ordinaire.

Idem. — M. **Billaudaz** (Pierre), Isère, service ordinaire.

Idem. — M. **Mayer** (Léonce), Bouches-du-Rhône, service ordinaire.

Idem. — M. **Sautereau** (Jean-Baptiste), Nièvre, service du canal du Nivernais.

Idem. — M. **Simon** (Jules), Meuse, service ordinaire.

Idem. — M. **Larcher** (Jean), Allier, service ordinaire.

Idem. — M. **Letellier** (Auguste), service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Il sera considéré comme étant en activité.

Idem. — M. **Garnier** (Jean), Pyrénées-Orientales, service des études et travaux du chemin de fer d'Elne à Arles-sur-Tech.

Idem. — M. **Barichard** (Jean), Cher, service ordinaire.

Idem. — M. **Pardoux** (Jules), Lozère, service des études et travaux du chemin de fer de Marvejols à Neussargues.

Idem. — M. **Estève** (Émile), Gard, service de la navigation du Rhône.

Idem. — M. **Bouquenne** (Antoine, Puy-de-Dôme, service ordinaire.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

26 *septembre.* — M. **Peyrieux** (Jean), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Rhône, au service de contrôle de travaux de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gobin**, est mis à la disposition du Gouvernement tunisien pour être employé au service des Travaux publics de la Régence.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

9 *octobre.* — M. **Layes** (Émile), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département du Puy-de-Dôme, est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies pour être employé au service des Travaux publics du Tonkin.

Il est placé dans la situation de service détaché.

3° CONGÉS.

5 *octobre* 1885. — M. **Tissot** (Jean), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département d'Indre-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Preuilly à Tournon-Saint-Martin, est mis, sur sa demande, en congé sans traitement pour affaires de famille.

Idem. — M. **Camp** (Gaudéric), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Castres, est mis sur sa demande, en congé sans traitement pour affaires de famille.

9 *octobre.* — M. **Finel** (Constant), Conducteur de 2e classe attaché au service ordinaire du département de la Meuse, est mis en congé sans traitement pour affaires de famille.

15 *octobre.* — M. **Duchemin** (Anthime), Conducteur de 3e classe en congé sans traitement pendant un an, est maintenu, sur sa demande, dans cette situation pendant une nouvelle période d'une année.

21 *octobre.* — M. **Henry** (Émile), conducteur de 4e classe précédemment mis en congé sans traitement pour une période d'une année, est maintenu définitivement dans cette situation.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

24 *septembre* 1885. — M. **Lhotte** (Edmond), Conducteur de

3e classe en congé illimité au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, à la résidence de Paris, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à conserver son emploi actuel.

L'effet de cette disposition remontera au 15 mai 1880.

M. Lhotte est maintenu dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans à partir du 15 mai 1885.

26 *septembre*. — **M. Petit** (Arthur), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Aisne, au service du canal de l'Oise à l'Aisne, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama.

5 *octobre*. — **M. Baulot** (Jean), Conducteur de 2e classe en congé illimité, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à continuer de remplir les fonctions de Directeur des bains du pont d'Arcole, à Paris.

L'effet de cette disposition remontera au 1er janvier 1880.

M. Baulot est d'ailleurs maintenu dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années à dater du 1er janvier 1885.

9 *octobre*. — **M. Doublier** (Hippolyte), Conducteur de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama.

15 *octobre*. — **M. Ducuron** (Édouard), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département des Hautes-Pyrénées, au service du Contrôle de travaux du chemin de fer de Toulouse à Bayonne et embranchements, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama.

21 *octobre*. — **M. Monié** (Jean), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à continuer de diriger les travaux des canaux d'arrosage des Albères et ceux de la ville de Saint-Laurent de la Salanque, à la résidence de Perpignan.

5e DISPONIBILITÉ.

19 *septembre*. — **M. Martine** (Marius), Conducteur de 2e classe attaché au service ordinaire du département de la Dordogne, est

mis en disponibilité avec demi-traitement pendant un an pour raisons de santé.

6° DÉMISSIONS.

5 *octobre* 1885. — Est acceptée la démission de M. **Roustan** (Ernest), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes.

9 *octobre*. — Est acceptée la démission de M. **Rabany** (Jacques), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département du Cantal.

21 *octobre*. — Est acceptée la démission de M. **d'Erneville** (Justin), Conducteur de 2e classe détaché au service des Travaux publics du Sénégal.

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Macaigne** (Valéry), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur, Pas-de-Calais, service des voies navigables.	10 septembre 1885.
M. **Parry** (Jacques), Conducteur principal, Creuse, service ordinaire.	1er novembre 1885.
M. **Richon** (Ambroise), Conducteur de 1re classe, Cher, service de la navigation de la Loire — 2e section.	16 novembre 1885.
M. **Fougère** (Victor), Conducteur principal, Deux-Sèvres, service ordinaire.	17 novembre 1885.
M. **Deffès** (Jean), Conducteur de 1re classe, Gers, service ordinaire.	2 décembre 1885.
M. **Labaigt** (Pierre), Conducteur principal, Gironde, service maritime	4 décembre 1885.
M. **Grollier** (Pierre), Conducteur de 3e classe en disponibilité	10 décembre 1885.
M. **Tortrad** (Eugène), Conducteur de 2e classe, Nord, service ordinaire.	16 décembre 1885.
M. **Dufour** (Arsène), Conducteur de 1re classe, Aisne, service ordinaire	24 décembre 1885.

8° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Piquemal** (Auguste), Conducteur de 1re classe détaché au service de l'hydraulique agricole du département de l'Ariège.	22 juillet 1884.

M. Rondard (Armand), Conducteur de 4e classe détaché au service des Travaux publics de l'île Mayotte. . . . . 3 septembre 1884.
M. Delprat (Gustave), Conducteur de 1re classe détaché au service des Travaux publics de la Cochinchine . . . . . 10 août 1885.
M. Le Gonez (Julien), Conducteur de 3e classe, Alger, service ordinaire. . . . . 15 septembre 1885.
M. Arnal (Alexandre), Conducteur de 4e classe, Basses-Pyrénées, service ordinaire. . . . . 18 septembre 1885.
M. Gascard (Charles), Conducteur de 4e classe, Vienne, service des études et travaux du chemin de fer de Civray au Blanc. . . . . 23 septembre 1885.
M. Huet (Charles), Conducteur principal, Seine-Inférieure, service maritime. . . . . 12 octobre 1885.

9° DÉCISIONS DIVERSES.

26 *septembre* 1885. — **M. Ferry** (Charles), Conducteur de 2e classe attaché au service ordinaire du département de l'Aube, passe au service ordinaire du département des Vosges.

Idem — **M. Duvent** (Vital), Conducteur de 4e classe mis à la disposition de la Compagnie des chemins de fer de l'Est pour le service de la construction de la ligne concédée de Bethéniville à Challerange, est attaché au service ordinaire du département de l'Aube.

Idem. — **M. Dantec** (Pierre), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Châtellerault à Tournon-Saint-Martin, passe, dans le département d'Indre-et-Loire, au service des études et travaux des chemins de fer de Port-de-Piles à Preuilly et de Preuilly à Tournon-Saint-Martin.

9 *octobre.* — **M. Chevennement** (Victor), Conducteur de 1re classe attaché dans le département du Doubs, au service des études et travaux du chemin de fer de Besançon à la frontière suisse, passe au service du canal du Rhône au Rhin, même département.

Idem. — **M. Grison** (Joseph), Conducteur de 4e classe en congé sans traitement est remis en activité et attaché, dans le département de l'Aisne, au service du canal de l'Oise à l'Aisne.

Idem. — **M. Chaumel** (Félix), Conducteur de 2e classe attaché au service ordinaire du département d'Oran est attaché en outre

au service du Contrôle des travaux du chemin de fer concédé de Tabia à Tlemcen.

9 *octobre.* — M. **Lagneau** (Jean), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de la Côte-d'Or, passe au service ordinaire du département de la Seine.

15 *octobre.* — M. **Alba** (Charles), Conducteur de 3e classe en congé renouvelable de cinq ans au service de la Compagnie des chemins de fer de Rio-Grande-do-Sul (Brésil), est remis en activité et attaché, dans le département de l'Hérault, au service des études et travaux du chemin de fer de Cette à Montbazin.

21 *octobre.* — M. **Jolibois** (Alfred), Conducteur de 4e classe attaché au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Palaiseau à Villeneuve-Saint-Georges, passe du département de Seine-et-Oise dans le département de la Seine.

Idem. — M. **Bot** (Antoine), Conducteur de 3e classe en congé renouvelable de cinq ans à titre de Directeur des travaux municipaux de la Ville de Saint-Omer (Pas-de-Calais), est remis en activité et attaché au service ordinaire du département du Nord.

Idem. — M. **Perrot** (François), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Bône, est attaché en outre au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Souk-Ahras à Tebessa concédé à la Compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma et prolongements.

28 *octobre.* — M. **Vanriscotte** (Charles), Conducteur de 1re classe attaché au service ordinaire du département du Nord, passe au service de la 2e section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, même département.

Idem. — M. **Monard** (Louis), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département des Hautes-Alpes, et en outre au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Gap à Briançon, cesse d'être attaché à ce dernier service.

Idem. — M. **Tissot** (François), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département des Hautes-Alpes est attaché en outre au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Gap à Briançon.

31 *octobre.* — Sont nommés Élèves-externes de 3e classe à l'École nationale des Ponts et Chaussées, les Conducteurs dont les noms suivent :

M. **Pruchon** (Réné), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de l'Allier, au service de la 1re section du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans.

M. Carrau (Jean), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département des Hautes-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Lannemezan à Arreau.

M. Chevalier (Flavien), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine (3e Section — 1re Division).

M. Minguier (Louis), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département du Gard.

L'Éditeur-Gérant : DUNOD.

Paris. Typographie J. LECLERC, 14, rue Delambre.

PERSONNEL.

(N° 219)

Novembre 1885.

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATION.

Décret du 17 *octobre* 1885. — **M. Walter** (Joseph), Sous-Ingénieur, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition de M. le Ministre de l'Agriculture).

2° NOMINATION.

Décret du 14 *novembre* 1885. — **M. Arrault** (Raoul), Élève-Ingénieur hors de concours, est nommé Ingénieur ordinaire de 3e classe pour prendre rang à dater du 5 novembre.

3° PROMOTIONS.

Décret du 7 *novembre* 1885. — Sont nommés Inspecteurs généraux de 1re classe pour prendre rang à dater du 16 novembre 1885, les Inspecteurs Généraux de 2e classe ci-après désignés :

MM. **Leferme** (Paul, Émile, André),
Leblanc (Édouard, Michel),

Idem. — M. **Dinet** (Charles), Ingénieur en chef de 1re classe est nommé Inspecteur général de 2e classe pour prendre rang à dater du 16 novembre 1885.

Idem. — M. **Fénoux** (Victor), Ingénieur en chef de 1re classe, est nommé Inspecteur général de 2e classe pour prendre rang à dater du 1er décembre 1885.

4° AVANCEMENT.

Arrêté du 11 *novembre* 1885. — **M. Rousseau** (Paul — Armand), ngénieur en chef de 2e classe, est élevé à la 1re classe de son grade.

5° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 30 *novembre* 1885. — **M. Tur** (Paul), Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Saint-Étienne, au service ordinaire du département de la Loire et au service des études du canal de jonction de la Loire au Rhône, est mis à la disposition du Gouvernement tunisien, pour remplir les fonctions de Directeur des travaux de la ville de Tunis.

M. Tur sera considéré comme étant en service détaché.

6° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 9 *novembre* 1885. — **M. Guilloux**, Ingénieur ordinaire de 1re classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à s'occuper de travaux de plantations agricoles et de for age de puits artésiens dans la région de l'Oued-Rier (Sahara-Algérien de la province de Constantine), à la résidence de Paris.

Idem. — **M. Waldmann**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Versailles, au service ordinaire du département de Seine-et-Oise, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la compagnie des chemins de fer du Nord de l'Espagne, en qualité d'Ingénieur en chef du service central, à la résidence de Paris.

Arrêté du 23 *novembre.* — **M. Boyer**, Ingénieur ordinaire de 1re classe chargé, sous la direction de M. l'Ingénieur en chef **Lefranc**, des travaux d'achèvement du viaduc de Garabit, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama, en qualité de Directeur des travaux.

Idem. — **M. Hutin**, Ingénieur ordinaire de 2e classe en congé sans traitement, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de l Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama en qualité d'Ingénieur en chef des travaux.

7° DISPONIBILITÉ.

Arrêté du 18 *novembre* 1885. — **M. Pesson**, Ingénieur en chef de 2e classe, élu député du département d'Indre-et-Loire, est placé dans la situation de disponibilité sans traitement.

8° RERAITES.

	Date d'exécution.
M. Leferme, Inspecteur général de 1re classe.	1er déc. 1885.
M. Laterrade, Ingénieur en chef de 1re classe. .	2 déc. 1885.
M. Rousset de Pomaret, Ingénieur en chef de 1re classe.	12 déc. 1885.

9° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. de la Barre-Duparcq, Inspecteur général de 2e classe, en retraite.	« sept. 1885.
M. Mutrécy-Maréchal, Ingénieur en chef de 1re classe, en retraite.	21 sept. 1885.
M. Travelet, Ingénieur ordinaire de 1re classe en disponibilité.	20 oct. 1885.
M. Seilheimer, (Antoine), Sous-Ingénieur en retraite	23 oct. 1885.

10° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 30 *octobre* 1885. — **M. Lyon** (Édouard), Ingénieur ordinaire de 3e classe détaché au service du Secrétariat du Conseil général des Ponts et Chaussées, est attaché, à la résidence de Saint-Malo, au service maritime du département d'Ille-et-Vilaine et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Guillon** (1er Arrondissement — ligne de La Brohinière à Dinan et à Dinard), en remplacement de M. **Robert**, précédemment appelé à une autre destination.

Idem. — M. **Veilhan**, Ingénieur ordinaire de 3e classe adjoint à la Sous-Commission chargée de procéder, en 1885, dans la région de l'Ouest, aux examens du 2e degré pour l'admission à emploi de Conducteur des Ponts et Chaussées, est attaché t porairement au Secrétariat du Conseil général des Ponts et (ussées, en remplacement de M. **Lyon**.

Arrêté du 3 *novembre.* — M. **Garric**, Ingénieur ordinaire de 3 classe, chargé, dans le département de la Savoie, du service

ordinaire de l'arrondissement de Moutiers, est chargé, à la résidence de Tarbes, de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département des Hautes-Pyrénées, en remplacement de M. **Bachy**, précédemment appelé à une autre destination.

Arrêté du 5 *novembre.* — Le service du Contrôle des travaux de la ligne de Sottevast à Coutances est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

Décision du 5 *novembre.* — M. **Rebuffel**, Élève-Ingénieur de 2e classe, est admis dans la division supérieure.

Arrêté du 6 *novembre.* — M. **Bechmann**, Ingénieur ordinaire de 1re classe chargé de la 2e Division du service des eaux, des égouts et de l'assainissement de la ville de Paris, remplira les fonctions d'Ingénieur en chef.

Arrêté du 7 *novembre.* — M. **Fénoux**, nommé Inspecteur général de 2e classe par décret du même jour, est chargé de la Direction du service central des Phares et Balises et des fonctions de Secrétaire de la Commission des Phares, en remplacement de M. **Leferme**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. **Brosselin**, Ingénieur en chef de 1re classe, Secrétaire de section au Conseil général des Ponts et Chaussées, est nommé Secrétaire dudit Conseil.

Arrêté du 9 *novembre.* — M. **Lorieux** (Théodore), Ingénieur en chef de 1re classe, Secrétaire de la section des routes au Conseil général des Ponts et Chaussées, est chargé de la section du service hydraulique et maritime, en remplacement de M. **Brosselin**.

Idem. — M. **Juncker**, Ingénieur en chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Loire-Inférieure et d'un service de chemins de fer, est nommé Secrétaire de section du Conseil général des Ponts et Chaussées et chargé de la section des routes, en remplacement de M. **Lorieux**.

Idem. — La section de la ligne de Poitiers au Blanc, comprise entre Chauvigny et Saint-Savin, est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans et prolongements, savoir :

A la 2e section d'Ingénieur en chef,

Aux 1ers arrondissements d'Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines.

Idem. — La section de la ligne de Montluçon à Eyguran , comprise entre Montluçon et Auzances, est rattachée, p r l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitat i es chemins de fer d'Orléans et prolongements, savoir

A la 3e section d'Ingénieur en chef,

Aux 1ers arrondissements d'Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines.

Arrêté du 9 novembre. — M. **Legouëz** (Raynald), Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence d'Angers, au service ordinaire du département de Maine-et-Loire et à divers services de chemins de fer et de navigation est chargé, à la résidence de Versailles, de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département de Seine-et-Oise, en remplacement de M. **Waldmann**, mis en congé renouvelable.

Arrêté du 11 novembre. — M. **Eyriaud-Desvergnes**, Ingénieur en chef de 1re classe, chargé, à la résidence de Dunkerque, du service maritime du département du Nord, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Fénoux**, nommé Inspecteur général des Ponts et Chaussées, savoir :

1° Service ordinaire et maritime du département du Finistère ;

2° Service des chemins de fer de :

Carhaix à la ligne de Châteaulin à Landerneau.	Études.
Carhaix à Quimperlé..	
Brest au Conquet.	
Châteaulin à Camaret.	
Morlaix à Roscoff.	Liquidation d'entreprises.
Concarneau à Rosporden.	
Quimper à Douarnenez.	Études et travaux.
Quimper à Pont-l'Abbé.	
Carhaix à Morlaix avec raccordement sur la ligne de Paris à Brest et embranchement sur le port de Morlaix. .	Contrôle de travaux.

Idem. — M. **Joly**, Ingénieur en chef de 2e classe chargé, à la résidence de Nantes, du service de la 4e section de la navigation de la Loire, du service du littoral maritime du département de la Loire-Inférieure situé au Sud de l'embouchure de la Loire et du service des études et travaux du canal maritime de la basse Loire, est chargé, à la résidence de Dunkerque, du service maritime du partement du Nord, en remplacement de M. **Eyriaud-Desvergnes**.

Idem. — M. **Lefort** (Édouard), Ingénieur en chef de 2e classe uellement en congé est chargé, à la résidence de Nantes, des vices ci-après désignés, en remplacement de M. **Joly** :

1° Service de la 4e section de la navigation de la Loire ;

2° Service du littoral maritime du département de la Loire-Inférieure situé au Sud de l'embouchure de la Loire;

3° Service des études et travaux du canal maritime de la basse Loire.

Arrêté du 11 *novembre.* — M. **Meugy**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Chartres, aux services de chemins de fer respectivement confiés à MM. les Ingénieurs en chef de Ponton d'Amécourt et Rousseau, et au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État — 2e section est chargé des services ci-après désignés en remplacement de M. Juncker, appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Loire-Inférieure ;

2° Service d'études et travaux et Contrôle de travaux des chemins de fer de :

Machecoul à La Roche-sur-Yon avec embranchement sur Croix-de-Vic,

Raccordement de la gare de la Prairie-au-Duc avec celle de la Compagnie d'Orléans, à Nantes,

Nantes à Segré,

Guéménée à La Chapelle-sur-Erdre.

M. Meugy remplira les fonctions d'Ingénieur en chef.

Décret du 11 *novembre.* — M. **Fargaudie**, Inspecteur général de 1re classe, est nommé Membre de la Commission mixte des Travaux Publics, en remplacement de M. Lefébure de Fourcy, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 13 *novembre.* — Delocre, Inspecteur général de 2e classe, chargé du 5e arrondissement d'Inspection générale, est chargé du 1er arrondissement d'Inspection, en remplacement de M. Lebbanc promu Inspecteur général de 1re classe.

Idem. — M. **Dinet**, nommé Inspecteur général de 2e classe, par décret du 7 du même mois, est chargé du 5e arrondissement d'Inspection générale, en remplacement de M. Delocre.

Arrêté du 17 *novembre.* — L'embranchement de Ferrière-la Grande à Consolre est rattaché, pour l'exploitation technique, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, savoir :

A la 2e section d'Ingénieur en chef,

Aux 4mes arrondissements d'Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines.

Idem. — M. **Planchat**, Inspecteur général de 1re classe, es nommé Président de la Commission des *Annales des Ponts Chaussées* en remplacement de M. Lefébure de Fourcy.

Idem. — M. **Allard**, Inspecteur général de 1re classe, Memb

de la Commission de l'annonce des crues, est nommé Président de la même Commission, en remplacement de M. **Lefébure de Fourcy**.

Arrêté du 17 *novembre*. — M. de **Lagréné**, Inspecteur général de 2e classe, est nommé Membre de la Commission de l'annonce des crues, en remplacement de M. **Allard**, nommé Président.

Idem. — M. **Sainjon**, Inspecteur général de 2e classe, est nommé Membre de la Commission de l'annonce des crues en remplacement de M. **Pasquiers-Vauvilliers**, précédemment admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. **Grégoire**, Inspecteur général de 2e classe, est nommé Membre de la Commission des formules en remplacement de M. **Lefébure de Fourcy**.

Arrêté du 18 *novembre*. — M. **Carrère** (Dominique), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département des Hautes-Pyrénées, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Toulouse à Bayonne et embranchements, est chargé de l'intérim des fonctions d'Ingénieur ordinaire au même service, en remplacement de M. **Alvin**, mis en congé renouvelable.

Idem. — M. **Cendre** (Gustave), Ingénieur en chef de 1re classe en congé renouvelable, est remis en activité et chargé, à la résidence de Paris, du service de la navigation de la Seine (1re section 1re division), en remplacement de M. **Pesson**, élu député d'Indre-et Loire.

Arrêté du 19 *novembre*. — M. **Fournié** (Victor), Ingénieur en chef de 1re classe en congé renouvelable, est remis en activité et chargé du service ordinaire du département de Lot-et-Garonne et du service des chemins de fer de Villeneuve-sur-Lot à Falgueyrat (Études) et de Tonneins à Villeneuve-sur-Lot (Études et travaux d'infrastructure. — Contrôle des travaux de superstructure), en remplacement de M. **Laterrade**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 20 *novembre*. — Le service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Beuzeville à Lillebonne et à Port-Jérôme est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

Par suite des dispositions qui précédent, M. **Lechalas** (Georges), Ingénieur ordinaire à Rouen, cesse d'être attaché au service de chemins de fer confié à M. l'Inspecteur général de **Villiers du Terrage**.

Idem. — Les archives du service de liquidation des lignes d'Arras

à Étaples et de Béthune à Abbeville seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord.

Décision du 21 *novembre.* — M. **Meugy**, Ingénieur ordinaire de 1re classe chargé, par arrêté du 14 novembre, des fonctions d'Ingénieur en chef à la résidence de Nantes, reste chargé, jusqu'à nouvel ordre, sous la direction de M. l'Ingénieur en chef **Rousseau**, de la liquidation des comptes des travaux d'infrastructure de la ligne de Dreux à Auneau.

Idem. — M. **Hurel** (Henri), Conducteur de 2e classe attaché au service ordinaire du département de l'Aveyron, est chargé provisoirement, à la résidence d'Espalion, de l'intérim des fonctions d'Ingénieur de l'arrondissement du Nord-Est du service ordinaire du département de l'Aveyron et du service des études et travaux relatifs au régime général du bassin du Lot, en remplacement de M. **Cheguillaume** précédemment appelé à une autre destination.

Arrêté du 23 *novembre.* — M. **Lefranc**, Ingénieur en chef de 1re classe à Mende, est personnellement chargé de la liquidation et du règlement de l'entreprise du viaduc de Garabit, précédemment confiés, sous sa direction, à M. **Boyer**, Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 26 *novembre.* — M. **Delocre**, Inspecteur général de 2e classe, est nommé Membre de la Commission des routes nationales, en remplacement de M. **Lefébure de Fourcy** admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — L'emploi d'Ingénieur en chef du service spécial de la navigation de l'Allier, actuellement occupé, à la résidence de Clermond-Ferrand, par M. **Rousset de Pomaret**, est supprimé.

Le service de la navigation de l'Allier est rattaché aux attributions de l'Ingénieur en chef du service ordinaire du département du Puy-de-Dôme.

Arrêté du 30 *novembre.* — M. **Rousseau** (Armand), Ingénieur en chef de 1re classe, est remis en activité.

Il est chargé d'une mission spéciale ayant pour objet :

1° De rechercher dans quelle mesure et par quels moyens il serait possible de faire intervenir les Administrations locales et l'industrie privée dans l'établissement et l'exploitation des ports de commerce ;

2° De préparer un programme des études de détail qu'il conviendrait de prescrire aux Ingénieurs dans cet ordre d'idées;

3° D'examiner s'il n'y aurait pas lieu d'introduire, dans le même but, certains changements à la législation et à la jurisprudence administrative.

M. **Rousseau** visitera les principaux ports de France et y

recueillera des informations sur les conditions dans lesquelles pourrait être admise l'intervention des administrations locales et de l'industrie privée. Il visitera également, dans la mesure où ces voyages paraîtront utiles, les ports étrangers d'Europe et d'Amérique.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATION.

30 *octobre* 1885. — M. **Staub** (Auguste), Candidat déclaré admissible, est nommé Conducteur de 4e classe et attaché en cette qualité au service ordinaire du département de l'Aisne.

2° AVANCEMENTS.

23 *octobre* 1885. — MM. **Bachelet** (Désiré), et **Fermine** (Léon), Conducteurs de 4e classe attachés, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine (3e Section — 1re Division), sont élevés, par mesure exceptionnelle, à la 3e classe de leur grade, en raison des services qu'ils ont rendus dans les travaux de l'écluse de Suresnes.

13 *novembre*. — M. **Roger** (Louis), Conducteur de 3e classe, détaché au service des travaux publics de la Cochinchine, est élevé à la 2e classe de son grade.

3° SERVICE DÉTACHÉ.

3 *novembre* 1885. — M. **Doulcet** (Camille), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de l'Orne, au service des études et travaux du chemin de fer de Mortagne à Mézidon, est mis à la disposition du Gouvernement tunisien, pour être employé dans le service des Travaux publics de la Régence.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

4° CONGÉS.

23 *octobre* 1885. — M. **Romanet** (Charles), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Jura, au service de chemins de

fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Moron**, est mis, sur sa demande, en congé sans traitement pour affaires personnelles.

3 *novembre*. — M. **Bévengut** (Émile), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de l'Ardèche, est mis en congé sans traitement.

9 *novembre*. — M. **Gazin** (Jean), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Tarn-et-Garonne, au service de la navigation du Tarn, est mis, sur sa demande, en congé d'un an sans traitement pour affaires personnelles.

20 *novembre*. — M. **Gardey** (Germain), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire et vicinal du département des Hautes-Pyrénées, est mis en congé sans traitement pour entrer au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama.

28 *novembre*. — M. **Tallet** (Louis), Conducteur principal détaché au service de la mission française des Travaux publics de Grèce et remis, par le Gouvernement hellénique, à la disposition de l'Administration, est mis en congé avec demi-traitement pour raisons de santé.

5° CONGÉ RENOUVELABLE.

30 *octobre* 1885. — M. **Merché** (Jules), Conducteur de 3e classe en disponibilité avec demi-traitement, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans pour raisons de santé.

6° DISPONIBILITÉ.

20 *novembre* 1885. — M. **Leroy** (Auguste), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de l'Eure, au service des études et travaux du chemin de fer de Pont-Audemer à Quetteville, est mis en disponibilité avec demi-traitement pendant six mois pour raisons de santé.

7° DÉMISSIONS.

28 *octobre* 1885. — Est rapporté l'arrêté en date du 26 septembre 1885, par lequel **M. Petit** (Arthur), Conducteur de 3e classe précédemment attaché, dans le département de l'Aisne, au service du canal de l'Oise à l'Aisne, a été mis en congé renouvelable de cinq ans pour entrer au service de la Compagnie universelle du canal interocéaniqne de Panama.

M. Petit est déclaré démissionnaire.

30 *octobre*. — Est acceptée la démission de M. **Loppé** (François), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département du Var.

3 *novembre*. — Est acceptée la démission de M. **Marandet** (Émile), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Saône-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Roanne à Chalon-sur-Saône.

8° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Ausset** (François), Conducteur de 1re classe, Lot, service ordinaire.	16 décembre 1885.
M. **Arman** (Barthélemy), Conducteur de 4e classe en congé illimité.	27 décembre 1885.
M. **Chatillon** (Prosper), Conducteur principal, Constantine, service de la circonscription de Philippeville.	1er janvier 1886.

9° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Aunay** (Numa), Conducteur de 1re classe, détaché au service des Travaux publics du Sénégal.	14 février 1885.
M. **Mathieu** (Jacques), Conducteur de 2e classe, détaché au service des Travaux publics du Gabon.	30 août 1885.
M. **Tramasaigues** (Jean), Conducteur de 1re classe, Alger, service ordinaire.	17 octobre 1885.
M. **Hasse** (Eugène), Conducteur de 3e classe, Haute-Saône, service du canal de l'Est (Branche-Sud)	18 octobre 1885.
M. **Poncet** (Paul), Conducteur de 2e classe, service maritime du département de l'Hérault.	28 octobre 1885.
M. **Lestrade** (Armand), Conducteur principal, Corrèze, service ordinaire.	4 novembre 1885.
M. **Thiriat** (Auguste), Conducteur de 4e classe, Côte-d'Or, service de la navigation de la Saône.	9 novembre 1885.
M. **Geneste** (Antoine), Conducteur de 4e classe, Puy-de-Dôme, service ordinaire.	13 novembre 1885.

10° DÉCISIONS DIVERSES.

28 *octobre* 1885. — M. **Chorin-Dominel** (Albert), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Manche, au service des études et travaux du chemin de fer de Fougères à Vire, passe, dans le département de la Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Poitiers au Blanc.

Idem. — Est rapporté l'arrêté par lequel M. **Wyckaert** (Émile), Candidat admissible, a été nommé Conducteur de 4e classe et attaché au service ordinaire du département des Hautes-Alpes.

M. **Wyckaert** est attaché, en qualité de Conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département du Pas-de-Calais.

3 *novembre.* — M. **Monteux** (Gaston), Conducteur de 4e classe démissionnaire, est réintégré dans son ancien grade et attaché au service ordinaire du département des Hautes-Alpes.

5 *novembre.* — M. **Ganteaume** (Augustin), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département des Bouches-du-Rhône, aux services des études et travaux du chemin de fer de Valdonne à Fuveau, et du Contrôle des travaux des chemins de fer de la Joliette à l'Estaque et de l'Estaque à Miramas, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Varangod** (Alexandre), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône, passe aux services des études et travaux du chemin de fer de Valdonne à Fuveau et du Contrôle des travaux des chemins de fer de la Joliette à l'Estaque et de l'Estaque à Miramas, même département.

Idem. — M. **Boisnard** (Emile), Conducteur de 3e classe détaché au service du Ministère de la Marine et des Colonies pour les travaux du pénitencier de la Guyane, est réintégré dans le cadre métropolitain et attaché au service ordinaire du département de la Charente-Inférieure.

Idem. — M. **Billette** (Louis), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Sarthe, au service des études et travaux du chemin fer de La Flèche à Saumur, passe, dans le département d'Indre-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Port-Boulet à Port-de-Piles.

9 *novembre.* — M. **Antigeon** (Camille), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer d'Elne à Arles-sur-Tech

passe, dans le département de Tarn-et-Garonne, au service de la navigation du Tarn.

9 *novembre*. — M. **Vitrac** (François), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Loiret, au service des études et travaux du chemin de fer d'Argent à Beaune-la-Rolande, passe, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer d'Elne à Arles-sur-Tech.

Idem. — M. **Guilhermet** (François), Conducteur de 2e classe actuellement en congé renouvelable dans le département des Bouches-du-Rhône, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département d'Oran.

Idem. — **Duboys** (Blaise), Conducteur de 2e classe attaché au service ordinaire du département de la Haute-Vienne, est attaché en outre au service de la liquidation des entreprises de la ligne de Limoges au Dorat.

13 *novembre*. — M. **Tondu** (Charles), Conducteur de 3e classe attaché au service des Cartes et Plans et de l'atelier de photographie à l'Ecole nationale des Ponts et Chanssées passe, dans le département de la Seine, au service de la Direction du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans et prolongements.

Idem. — MM. **Danne** (Lucien) et **Ferney** (Joseph), Conducteurs de 3e classe attachés, dans le département de Seine-et-Oise, au service ordinaire et au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Corbeil à Montereau, sont attachés au service d'études, de travaux et de Contrôle de travaux des diverses lignes confiées à M. l'Ingénieur en chef **Rousseau**.

Ils restent d'ailleurs attachés au service ordinaire du département de Seine-et-Oise.

Idem. — M. **Chenel** (Ernest), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Marne, au service de la navigation de la Marne (1re section), passe au service ordinaire du département d'Alger.

Idem. — M. **Gataz** (Alexandre), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine, au service hydrométrique du bassin de la Seine, passe, dans le département du Rhône, au service du Contrôle de travaux de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Gobin**.

Idem. — M. **Pasteur** (Aristide), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Rhône, au service de la navigation du Rhône, passe, dans le département de la Seine, au service hydrométrique du bassin de la Seine.

13 *novembre*. — M. **Amillet** (Charles), Conducteur de 4e classe

attaché, dans le département de la Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Civray au Blanc, passe, dans le département de la Charente, au service des études et travaux du chemin de fer de Confolens à Excideuil.

17 *novembre*. — M. **Dallest** (Lazare), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Var, au service des études du chemin de fer de Draguignan à Meyragues, passe au service ordinaire du même département

20 *novembre*. — M. **Rodrigues** (Louis), Conducteur de 3e classe attaché au service maritime du département des Landes, et accessoirement au service ordinaire du même département, reste exclusivement attaché à ce dernier service.

Idem. — M. **Lauga** (Vincent), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département des Landes et accessoirement au service maritime du même département, passe définitivement à ce dernier service.

M. **Lauga** reste d'ailleurs attaché accessoirement au service ordinaire du département des Landes.

23 *novembre*. — M. **Becker** (Emile), Conducteur principal employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, est attaché, dans le département de la Marne, au service de la navigation de la Marne (1re section).

Idem. — M. **Lacassagne** (Bernard), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Saint-Sulpice ; passe, dans le département des Hautes-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Lannemezan à Arreau.

Idem. — M. **Bénard** (Auguste), Conducteur de 2e classe attaché au service maritime du département d'Ille-et-Vilaine, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Rose** (Ernest), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine, passe au service maritime du même département.

24 *novembre*. — M. **Goujon** (Léonard), Conducteur principal attaché, dans le département de la Gironde, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans, passe au service maritime du même département.

M. **Goujon** reste d'ailleurs attaché accessoirement au service du Contrôle de l'Exploitation des chemins de fer d'Orléans (2e section).

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 220)

ERRATUM

à la circulaire du n° 14 du 21 octobre 1885, relative aux versements aux caisses d'épargne des retenues exercées sur les salaires des cantonniers.

---

§ 5. — *Au lieu de* :

« Les cantonniers sont payés mensuellement . . . . . .; la somme retenue pour être versée ultérieurement à la caisse précitée fait l'objet d'un état nominatif *émargé par les ayants droit*, lequel sert de base. . . . . .

Lire :

« Les cantonniers sont payés mensuellement . . . . . .; la somme retenue pour être versée ultérieurement à la caisse précitée fait l'objet d'un état nominatif, lequel sert de base . . . .

TABLES

DES LOIS, DÉCRETS, ETC.

PUBLIÉS EN 1885.

PREMIÈRE TABLE

RÉCAPITULATION PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE.

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	LOIS.		
1885 17 janv.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local dans le département de la Somme.	313	97
	DÉCRETS.		
1880 30 avril.	Décret portant règlement d'administration publique sur l'emploi de la vapeur dans les appareils fonctionnant à terre.	173	52
1883 3 oct.	Décret autorisant la Chambre de Commerce de Calais : 1° à contracter un emprunt pour travaux d'outillage du port de cette ville ; 2° à établir un droit de tonnage destiné à garantir ledit emprunt	257	69
1884 7 juin.	Décret qui institue des Commissaires généraux chargés de surveiller, dans l'intérêt de l'Etat, tous les actes de la gestion financière des compagnies de chemins de fer.. .	346	98
26 juin.	Décret qui fixe le traitement des Commissaires généraux des chemins de fer	348	99
26 juin.	Décret concernant les Inspecteurs des Finances nommés Commissaires généraux des chemins de fer.	348	100
12 déc.	Décret modifiant les articles 12 et 16 du décret du 16 août 1855, et l'article 3 du décret du 8 septembre 1878, concernant l'instruction et la réglementation des travaux mixtes.	259	

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	Suite des Décrets.		
1885 13 janv.	Décret portant rectification de l'état descriptif n° 2 annexé au décret du 8 septembre 1870 sur la zone frontière et les travaux mixtes	244	66
25 mars.	Décret au sujet du mandatement des dépenses. — Délégation de signature en l'absence du titulaire des ordonnance des fonds	378	»
	ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.		
1884 9 mai.	Dommages. — Extraction de matériaux. — Arrêté d'autorisation. — Défaut de notification. — Conseil de préfecture. — Compétence. — (*Sieur Fournier contre sieur Favril.*).	5	1
9 mai.	Dommages. — Chemin vicinal de grande communication. — Travaux sur la propriété riveraine, obstacle à l'écoulement des eaux. — Servitude. — Indemnité. — Question préjudicielle. — Compétence. — (*Sieur Fouan.*). .	7	2
9 mai.	Voirie (Grande). — Route nationale. — Traverse d'une ville. — Banne appliquée à une façade. — Hauteur prescrite par un arrêté préfectoral. — Caractère de la contravention. — Incompétence du conseil de préfecture. — (*Ministre des Travaux Publics contre dame Houdin et sieur Michallet.*).	9	3
16 mai.	Cours d'eau non navigables. — Curage. — Usine. — Riverains. — Anciens règlements. — Modifications par arrêté préfectoral. — (*Sieur Defourdrinoy et autres*).	12	4
16 mai.	Cours d'eau non navigables. — Curage. — Recours contentieux et excès de pouvoirs. — Recevabilité. — (*Sieur Perrin des Iles.*).	13	5
16 mai.	Subventions et offres de concours. — Inexécution. — Cause déterminante. — (*Héritiers Rogerie.*).	15	6
16 mai.	Dommages. — Usine. — Ensablement du bief. — Augmentation des frais de curage. — Dommage nouveau. — Expertise obligatoire. — (*Sieur Perrin des Iles.*) . . .	17	7
16 mai.	Dommages. — Inondation augmentée par la construction d'un passage sous rails. — Indemnité. — (*Société belge des chemins de fer.*)	19	8
16 mai.	Voirie (Grande). — Déversement de vidanges dans le caniveau d'une route : contravention. — Procès-verbaux (Foi due aux). — (*Sieur Lhomme.*)	23	9
16 mai.	Cours d'eau non navigables. — Marais de la Roche. — Règlement. — Infraction dénoncée par un des membres de l'association. — Refus de poursuite. — Recours. — Compétence. — (*Sieurs Benoiton et Lécuyer contre sieurs Simon.*)	25	
23 mai.	Travaux publics. — Décompte. — Construction d'un chemin de fer d'Elbeuf à Rouen. — (*Sieur Lesenne.*). . . .	28	
23 mai.	Entreprise de démolition d'un bastion à Narbonne. — Mar-		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	ché à forfait. — Prévisions prétendues erronées. — (*Sieur*		
1884	*Marquié contre ville de Narbonne.*)	30	12
23 mai.	Décompte. — Hôtel de ville de Poitiers. — (*Sieur Grelault.*)	32	13
23 mai.	Voirie (Grande). — Contraventions. — Routes nationales. — Excavation le long de la voie. — Réparation du dommage. — Exécution des travaux. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Guérin.*)	38	14
23 mai.	Voirie (Grande). — Rivières. — Contravention. — Abatage d'arbres et dépôt de bois le long d'un fleuve. — Vérification préalable. — Prescription. — (*Sieurs Clavé et Verdier.*)	39	15
24 mai.	Conflits. — Application de la règle d'après laquelle le conflit peut être élevé tant qu'il n'a été rendu sur le fond de la contestation ni arrêt définitif, ni jugement acquiescé — (*Sieur Sauze contre chemin de fer de Lyon.*) . . .	44	16
30 mai.	Communes. — Rues et places. — Maire. — Retard dans la délivrance d'un alignement. — Demande en dommages-intérêts. — Rejet. — (*Sieur Valette.*)	48	17
30 mai.	Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Syndicat de la Durance. — Commission de classement. — Révision. — Recours pour excès de pouvoirs. — Recevabilité. — Voie parallèle. — (*Consorts de Florans.*)	50	18
30 mai.	Cours d'eau non navigables. — Pouvoirs de police du préfet. — Arrêté. — Secrétaire général. — Délégation. — Excès de pouvoirs. — (*Sieur Paignon.*).	52	19
30 mai.	Cours d'eau. — Voirie Grande. — Dommages aux usines. — Existence légale. — Consistance. — Détournement d'eau pour la navigation et l'approvisionnement de la ville de Paris. — Perte de force motrice. — Indemnité. — Calcul. — Intérêts. — (*Ville de Paris contre époux Lequesne.*)..	54	20
30 mai.	Décompte. — Solives. — Prix différents au bordereau et au devis. — Interprétation. — Contradiction avec l'avant-métré. — (*Sieur Bonsirven.*)..	61	21
30 mai.	Travaux publics. — Concession. — Cahier des charges. — Interprétation. — Dépêche ministérielle. — Recours non recevable. — (*Chambre de commerce de Brest.*).. . . .	63	22
30 mai.	Dommages. — Occupation temporaire. — Indemnité pour enlèvement de dépôts de matériaux. — Compétence. — (*Sieur et dame Vallery-Michel.*).	64	23
30 mai.	Voirie (Grande). — Chemin de fer. — Destruction d'un fossé. — Prescription. — (*Sieur Bosse.*)..	67	24
30 mai.	Voirie (Grande). — Routes. — Dégradations aux talus. — Exception de propriété. — (*Dame Bachelard*).	68	25
30 mai.	Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Dépôt sur la voie ferrée. — Contravention. — Propriétaire et entrepreneur de transport. — Responsabilité. — (*Sieur Lagache.*).. .	69	26
30 mai.	Voirie (Grande). — Voirie maritime. — Navire échoué. — Port de Saint-Nazaire. — Procès-verbal. — Frais d'enlèvement. — (*Sieur Guignard.*).	71	27

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	Suite des Arrêts du Conseil d'État.		
1884 20 juin.	Cours d'eau non navigables. — Curage. — Arrêté préfectoral. — Recours contentieux. — (*Sieurs Faure, Dartiguelongue et Lasserre.*)	73	28
20 juin.	Marais (Dessèchement de). — Syndicat du canal du Buzay. — Ancien arrêt du conseil. — Travaux par l'État. — Subvention allouée par l'assemblée générale. — Répartition par voie de taxes. — (*Sieur Simon contre le syndicat de Buzay.*)	103	33
20 juin.	Pensions civiles. — Ponts et Chaussées. — Conducteur. — Services antérieurs à 1854 (comme surnuméraire chef-cantonnier chef-d'atelier et piqueur) non admissibles pour constituer le droit à pension. — Retraite par limite d'âge mais sans infirmités. — Rejet de la demande de pension. — (*Sieur Sanguinet.*)	107	34
20 juin.	Travaux publics. — Occupation temporaire. — Arrêté d'autorisation rapporté. — Non lieu à statuer. — (*Sieur Lacour.*)	108	35
27 juin.	Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Associations syndicales. — Taxes. — Bases. — Commission spéciale. — Réclamations. — Délai. — (*Syndicat de Lancey à Grenoble contre compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.*)	109	36
20 juin.	Domaine public. — Voirie (Grande). — Etangs salés. — Méditerranée. — Délimitation. — Terrains cultivés. — Droit des tiers. — (*Ville de Narbonne et sieur Delmas.*)	113	37
27 juin.	Domaine public. — Voirie (Grande). — Rivière. — Délimitation. — Recours. — Vérification préalable confiée à un Inspecteur général des Ponts et Chaussées pour reconnaître si un îlot compris par un arrêté de délimination dans le domaine public est recouvert pendant les crues ordinaires de la rivière coulant à pleins bords sans débordement. — (*Dame de la Tombelle.*)	117	38
27 juin.	Souscriptions et offres de concours. — Retrait avant l'occupation. — (*Sieurs Des Cars et Guédon contre commune de Montamisé.*)	119	39
27 juin.	Voirie (Grande). — Labour des dépendances d'une route nationale. — Question de propriété. — Non-lieu à sursis. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Lanteyrès.*)	120	40
27 juin.	Voirie (Grande). — Atelier insalubre autorisé par le préfet de police. — Refus par le préfet de la Seine d'autoriser la pose des tuyaux sous la voie publique. — (*Sieur Trié.*)	122	
4 juillet.	Décompte. — Expertise : condition d'acceptation : nomination d'office. — Délai de constatation. — Retard; Indemnité; Mise en demeure préalable. — (*Sieur Gagneux contre le département de Maine-et-Loire.*)	123	

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1884			
4 juillet.	Voirie (Grande). — Contravention. — Canal du Midi. — Détérioration. — Lavage de linge. — Amende. — Prescription. — Pourvoi de l'intérêt dans la loi. — (*Compagnie du canal du Midi contre le sieur Loup et la dame Bourillon.*)	127	43
4 juillet.	Voirie (Grande). — Rues de Paris. — Retard dans la délivrance d'un alignement. — Alignement conforme à un projet non régulièrement approuvé. — Inexécution du projet. — Indemnité. — (*Sieur Harlingue contre ville de Paris.*)	129	44
11 juillet.	Algérie. — Cours d'eau non navigables ni flottables. — Prise d'eau. — Barrages. — Existence antérieure à 1851. — (*Sieur de Tourdonnet.*)	134	45
11 juillet.	Souscription et promesse de subvention. — Commune. — Gare de chemin de fer. — Contrat. — Interprétation. — Intérêts. — Mandat. — (*Compagnie des chemins de fer du Nord-Est contre commune d'Arques.*)	137	46
11 juillet.	Décompte. — Travaux du génie. — Fort d'Ecrouves. — (*Sieur Oudin contre le Ministre de la Guerre.*)	140	47
11 juillet.	Dommages. — Occupation temporaire. — Arrêté préfectoral. — Annulation. — Recours du Ministre. — Irrecevabilité. — (*Ministre des Travaux Publics contre les sieurs Desdouitils et Jonquier.*)	148	48
18 juillet.	Cours d'eau non navigables ni flottables. — Barrage. — Autorisation préfectorale. — Pouvoirs de police. — Pas d'excès de pouvoirs. — (*Veuve Delanoue, sieur Plaist et autres.*)	149	49
18 juillet.	Marais (Dessèchement des). — Syndicat pour l'assainissement de la vallée de la Dives. — Entretien. — Taxes. — Degré d'intérêt déterminé par l'étendue des propriétés. — (*Sieur et demoiselle Hébert Desroquettes.*)	151	50
18 juillet.	Cours d'eau navigable et flottable. — Dommages. — Inondations. — Usine. — Indemnité pour chômage et remise en état. — Procédure. — Arrêté non notifié. — Ministre. — Recours. — Délai. — Arrêté ordonnant un supplément d'expertise. — Caractère interlocutoire : pas de chose jugée. — (*Sieur Truley-Marange.*)	155	51
18 juillet.	Etablissement thermal. — Inondation de la source. — Indemnité annuelle. — Propriétaire et locataire. — (*Ville de Marseille contre la dame veuve Ziem et le sieur Ribot.*)	203	57
18 juillet.	Communes. — Sol d'une rue aliéné. — Edification de constructions sur un ancien canal : Mesures de voirie et de salubrité publique. — Dommage aux anciennes maisons riveraines. — Compétence du conseil de préfecture. — (*Dame veuve Screpel.*)	207	58
18 juillet.	Communes. — Adjudicataire des travaux d'entretien des voies publiques. — Travaux pour l'établissement de tramways. — (*Sieur Castille contre la ville de Paris et sieur Harding.*)	209	59

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	Suite des Arrêts du Conseil d'État.		
1884 25 juillet.	Distribution d'eau. — Concession. — Participation aux bénéfices. — Cahier des charges. — Interprétation. — (*Compagnie des eaux du Havre contre la ville du Havre.*)	213	60
25 juillet.	Concession à une ville. — Déblais du mur faisant partie de l'étang de Thau, à charge de certains travaux. — Rétrocession à une compagnie des travaux commencés : effrondrement de murs : demande en résiliation : rejet. — (*Société du nouveau port de Mèze contre la ville de Mèze.*)	215	61
25 juillet.	Voirie (Grande). — Contravention. — Labourage des dépendances d'une route nationale. — Question de propriété. — Condamnation. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Lanteyrès.*)	216	62
1er août.	Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Répartition des dépenses. — Taxes. — Rôle. — Syndicat de la Durance. — Commission spéciale. — Conseil de préfecture. — (*Sieur Rey.*)	259	70
8 août.	Colonies (Martinique). — Travaux publics communaux. — Résiliation. — Indemnité. — Conseil privé. — Compétence. — Intérêts. — (*Ville de Fort-de-France contre sieur Aries.*)	260	71
8 août.	Cours d'eau non navigables. — Arrêté ordonnant l'enlèvement d'une barre de fer établie au travers d'une rivière. — Excès de pouvoirs. — (*Sieur d'Hunolstein.*)	264	72
8 août.	Cours d'eau non navigables. — Curage. — Dommages. — Procédure. — Arrêté ordonnant une expertise. — Caractère purement préparatoire. — Recours non recevable. — Rejet. — (*Ministre de l'Agriculture contre sieur Saley.*)	265	73
8 août.	Cours d'eau navigables et flottables. — Usines antérieures à 1566. — Règlement. — Excès de pouvoirs. — [(*Sieur Dufaur (Félix).*].	266	74
8 août.	Travaux publics communaux. — Retard dans l'exécution par la faute de l'administration. — Indemnité. — Décompte. — Acceptation postérieure à la réclamation. — Recevabilité. — Intérêts et intérêts des intérêts. — (*Sieurs Diard et Dupuy.*)	268	75
8 août.	Travaux publics communaux. — Moulin à vent. — Vice de construction (rupture du vilebrequin et des tuyaux). — Non lieu à résiliation du marché, mais réparations mises à la charge des entrepreneurs. — Décompte. — (*Sieurs Fafeur frères.*)	270	76
8 août.	Dommages. — Occupation temporaire. — Compagnie de chemins de fer. — Sous-traitants. — Responsabilité. — Compétence. — (*Sieur Frausa et Bonnet contre compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.*)	274	77
8 août.	Voirie (Grande). — Canaux. — Faucardement. — Herbes		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	abandonnés au fil de l'eau. — Siphon. — Obstruction		
1884	possible. — Contravention. — (*Sieur Evotte.*)	277	78
14 nov.	Communes. — Chemins vicinaux. — Rues. — Anticipation. — Procès-verbal. — Arrêté d'alignement non publié. — Construction d'après les limites anciennes. — Contravention. — Compétence. — (*Sieur Bigot.*).	350	101
14 nov.	Pensions civiles. — Gastralgie contractée dans l'exercice des fonctions de Conducteur des Ponts et Chaussées et ayant fait obtenir audit fonctionnaire un congé illimité, mais sans être de nature à l'empêcher de reprendre son service. — Rejet d'une demande de pension exceptionnelle pour infirmités. — (*Sieur Dupont.*).	352	102
14 nov.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Réclamations. — Délai. — Expertise. — (*Sieur Formet contre commune de Jussey.*).	353	103
14 nov.	Travaux publics. — Architecte communal. — Honoraires. — Rédaction des plans et devis non suivie d'exécution. — (*Ville de Rochefort contre sieur Mongeaud.*).	356	104
14 nov.	Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Garantie d'intérêts. — (*Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.*). . . .	360	105
14 nov.	Voirie (Grande). — Route nationale. — Dégradations causées par les eaux provenant d'un canal d'arrosage dont un syndicat à la surveillance. — Contravention mise avec raison à la charge du syndicat. — (*Syndicat du canal de Dalt et Prades.*).	363	106
14 nov.	Voirie (Grande). — Routes. — Dépôt de terres vaseuses. — Exception de propriété. — Ventes nationales. — Interprétation. — Compétence. — (*Sieur Guiblin.*). . . .	364	107
21 nov.	Voirie (Grande). — Entrepreneur de travaux publics. — Quais. — Matériel et matériaux laissés sur les chantiers après la résiliation du marché. — (*Sieur Varangot.*). .	366	108
21 nov.	Dommages causés par des sous-traitants. — Responsabilité du concessionnaire. — Action en garantie. — Compétence. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieurs Varigard et Mortier.*). .	368	109
21 nov.	Communes. — Forfait se référant au devis descriptif des travaux. — Deux devis descriptifs différents : l'un rédigé lors du forfait et portant la signature des parties, l'autre rédigé par la commune lors du payement et ne portant pas la signature de l'entrepreneur. — Premier devis seul opposable à l'entrepreneur et déterminant seul les travaux compris dans le forfait. — (*Commune du Vésinet contre sieur Brugière.*).	369	110
21 nov.	Voirie (Grande). — Rues de Paris. — Contravention. — Travaux intérieurs. — Amende. — Démolition. — (*Sieur Bourget.*).	371	111
28 nov.	Cours d'eau non navigables. — Curage. — Taxes. — Chose jugée. — Procédure. — (*Epoux Martin du Gard.*). . .	372	112
28 nov.	Travaux publics. — Décompte. — Pont. — Crue. — Perte d'approvisionnements due à une crue exceptionnelle ayant		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	Suite des Arrêts du Conseil d'Etat.		
1884	le caractère de force majeure : indemnité due. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieurs Demerson.*). .	374	115
5 déc.	Travaux publics communaux. — Pont. — Effondrement causé par l'affouillement des piles dû à une crue prolongée et à l'exhaussement d'un chemin vicinal, et non par une exécution vicieuse des travaux. — Entrepreneur non responsable. — Frais d'expertise à la charge de la commune. — (*Sieur Rouxel*)..	403	116
5 déc.	Chemins de fer. — Introduction de bœufs sur la voie ferrée, malgré une clôture continue et conforme au modèle admis par l'administration supérieure. — Contravention reconnue. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Villedieu.*).	404	117
5 déc.	Chemin de fer d'intérêt local. — Département. — Simple halte devenue gare frontière. — Traité de Francfort. — Indemnité. — (*Société anonyme belge des chemins de fer contre le département de Meurthe-et-Moselle et le sieur Noblot.*).	405	118
12 déc.	Dommages. — Gêne momentanée causée à la circulation d'une voie publique, par des travaux de voirie régulièrement autorisés. — [1re esp. *Sieur Lamy contre compagnie du chemin de fer d'Orléans et sieur Aubrun.* — 2e esp. *Ville de Saint-Etienne contre sieurs Fillon et Mathevet.*].	410	119
19 déc.	Chemins de fer. — Bris de clôture. — Contravention. — (*Ministre des Travaux Publics et compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre veuve Forneret.*). . .	413	120
19 déc.	Cours d'eau. — Associations syndicales. — Engagement. — Inexécution des conditions. — Annulation. — Qualité pour agir. — (*Dame de Bernis et sieur Guillaume de Bernis contre le sieur Granier.*)..	414	121
19 déc.	Pont de Clichy. — Décompte. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieurs Martin et Legrand.*).	417	122
19 déc.	Pont. — Décompte. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Abougit.*).	419	123
19 déc.	Dommages. — Clause pénale. — Obligation de faire certains travaux. — Exécution tardive. — Interprétation. — (*Compagnie des chemins de fer du Midi contre sieur Théza.*).	420	124
19 déc.	Voirie (Grande). — Ports maritimes. — Dommages. — Responsabilité. — [*Ministre des Travaux Publics contre le sieur Scopinich* (*capitaine du navire* Adler)]. .	423	125
26 déc.	Communes. — Cours d'eau non navigables. — Salubrité. — Travaux publics. — Eaux déversées dans un fossé privé. — Trouble à la possession. — Action possessoire. — Demande d'exécution de curage et de dommages-intérêts. — (*Sieur Ledieu contre commune de Maing.*). .	425	126
26 déc.	Communes. — Taxe de pavage. — Ville de Paris. — Premier pavage. — (*Héritiers Portefin contre ville de Paris.*).	428	127

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1884			
26 déc.	Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Travaux de construction de forts. — Dommages reconnus par l'entrepreneur. — (*Sieur Gras.*).	429	128
26 déc.	Cours d'eau non navigables. — Syndicat d'arrosage. — Taxes. — Inexécution des obligations du syndicat. — Décharge. — [1re, 2e et 3e espèces. — *Compagnie nationale des canaux agricoles concessionnaire du canal de Saint-Martory contre sieurs Romestin, Sarrante et Perradon.*].	430	129
26 déc.	Décompte. — Maison d'école. — Malfaçons. — Réception provisoire par l'architecte non suivie de réception par le maire. — (*Sieurs Bonnaud frères contre commune de Thairé.*).	433	130
26 déc.	Travaux publics départementaux. — Décompte. — Travaux supplémentaires. — Forfait. — Entrepreneur. — Architecte. — [*Département de l'Eure contre sieurs Chevalier et autres* (*Cauvin et Dubreuil*).].	436	131
26 déc.	Décompte. — Etablissement d'eaux minérales. — Thermes de Bourbonne-les-Bains. — Décompte. — [*Sieur Faivre* (*faillite*).].	439	132
26 déc.	Chemin de fer. — Ebranlement causé à un immeuble voisin (15 mètres) d'un tunnel par le passage des trains. — Indemnité due. — Appréciation en tenant compte du vice de construction de la maison. — (*Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre consorts Vigier.*).	446	133
1885			
9 janv.	Cours d'eau non navigables. — Irrigation. — Pouvoirs de police du préfet. — Excès de pouvoirs. — Rejet. — (*Sieur Bouffard.*).	583	177
9 janv.	Cours d'eau. — Syndicat de dessèchement de prairies. — Propriétés comprises dans le périmètre du syndicat, et profitant des travaux entrepris dans l'intérêt de la conservation du dessèchement. — Taxes dues pour le payement desdits travaux. — (*Sieurs Caquet d'Avaize et Bourceret contre le syndicat des prairies d'Anse et de Limas.*).	586	178
9 janv.	Travaux publics. — Dommages. — (*Commune de Lestelle contre sieur Montsarrat.*).	587	179
16 janv.	Marchandises reçues dans les bureaux de ville des compagnies de chemins de fer. — Accès dans les gares après la fermeture réglementaire. — Entrepreneurs de transports. — Arrêté du Ministre des Travaux Publics. — Irrecevabilité du recours. — Réserve de l'action devant l'autorité judiciaire. — (*Sieurs Galbrun Moirond, et Vincelet.*). . .	469	135
16 janv.	Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Bureaux de ville. — Arrêté du Ministre des Travaux Publics. — Factage et camionnage. — Excès de pouvoirs. — Recevabilité. — Recours direct et parallèle. — (*Sieurs Galbrun et autres.*).	588	180
3 janv.	Algérie. — (Grande voirie). — Canaux d'irrigation. — Détérioration. — Procès-verbal n'établissant pas que les		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	Suite des Arrêts du Conseil d'Etat.		
1885	requérants sont les auteurs de ladite contravention. — Relaxe. — (*Sieurs Bougeard Vernier et autres.*). . .	592	181
23 janv.	Cours d'eau navigables et flottables. — Amélioration de la Sarthe. — Dommages aux usines. — Indemnité. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieurs Louvel et Jusseaume.*).	593	182
23 janv.	Marais (Dessèchement des). — Communes. — Chemins vicinaux. — Exemption. — (*Commune de Sémussac.*).	596	183
23 janv.	Expropriation. — Dommages postérieurs. — Interprétation de la décision du jury. — Compétence. — (*Compagnie des chemins de fer du Nord-Est contre sieur Fourcroy.*).	597	184
23 janv.	Voirie (Grande). — Routes départementales. — Déversement de vidanges sur une route. — Contravention. — (*Sieur Lhomme.*).	601	185
30 janv.	Ingénieurs. — Frais de visite d'une prise d'eau. — Recouvrement. — (*Sieur Mangeot.*).	602	186
6 fév.	Algérie. — Cours d'eau non navigable. — Usine. — (*Sieur Lavie.*).	603	187
6 fév.	Cours d'eau non navigables. — Curage. — Mise en demeure. — Délai expiré. — Exécution d'office. — (*Ministre de l'Agriculture contre sieur Pesez.*).	606	188
6 fév.	Décompte. — Réclamation. — Délai. — Exécution d'un chemin vicinal. — Cahier des charges de 1870, article 41, déclaré applicable à l'entreprise. — (*Sieur Goffin contre commune de Sainte-Geneviève.*)	608	189
6 fév.	Décompte. — Cahier de 1853. — Déblais de roc rencontrés au cours des travaux; demande d'indemnité pour travail imprévu; rejet. — (*Sieur Queinnec contre le département du Finistère.*).	611	190
6 fév.	Mise en régie exécutée. — Contestation ultérieure. — Recevabilité. — Cahier des conditions générales en 1866, article 35. — (*Sieur Sérail.*).	613	191
6 fév.	Travaux publics (Génie). — Décompte. — Réclamation. — Caution. — Délai. — (*Sieur Guérin contre le Ministre de la Guerre.*).	615	192
6 fév.	Travaux publics. — Dommages. — Procédure. — Assistance à l'expertise. — Arrêté contradictoire. — (*Sieur Mivière.*).	617	193
20 mars.	Police des cours des gares. — Ordonnance du préfet de police réglant le stationnement des voitures étrangères à la compagnie. — Mesure prise dans un intérêt général. — Légalité. — (*Sieurs Vasseur et autres.*).	469	136
8 mai.	Chemins de fer. — Transport de vêtements et d'outils accompagnant des militaires en voyage. — Gratuité. — (*Ministre de la Guerre.*).	470	137
13 fév.	Travaux Publics communaux. — Travaux accessoires. — Malfaçons. — Mise en régie. — Refus de règlement immédiat. — Expertise; exécution de travaux d'investi-		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1885	gation. — (*Sieur Genevère contre commune de Nissan.*).	648	198
13 fév.	Voirie (Grande). — Ports. — Construction sans autorisation d'une tente et stationnement d'une charrette sur un port. — Contravention. — Absence de pénalité. — Compétence du conseil de préfecture pour statuer sur le procès-verbal et ordonner l'enlèvement de la construction. — (*Ministre des Travaux Publics contre dame Séjourné.*).	650	199
13 fév.	Voirie (Grande). — Rue de Paris. — Refus de plans. — Recours. — (*Sieurs Ducos et Levoisvenel.*).	651	200
20 fév.	Cours d'eau. — Règlementation d'usine. — Seconde enquête prescrite par la circulation de 1851 ouverte dans une commune et affichée dans les autres communes intéressées. — Régularité. — Réglement fait par le préfet en vertu de ses pouvoirs de police, dans un but d'utilité générale, et tous droit des tiers réservés. — Pas d'excès de pouvoirs. — (*Sieur Sellier.*).	653	201
20 fév.	Travaux publics. — Décompte. — Régie. — Recours du Ministre. — Délai. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Gadouleau.*).	654	202
20 fév.	Colonies (Réunion). — Eaux. — Concession. — Précarité. — Concession nouvelle. — Prise d'eau sur un canal particulier. — (*Sieurs Cabane et Laprade et autres contre le Crédit foncier colonial.*).	658	203
27 fév.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Réception définitive. — Directeur des travaux. — Compétence. — (*Ville de Tarascon contre sieur Sabatier.*).	661	204
27 fév.	Concession d'un canal. — Caractère de travail public. — Déchéance prononcée. — Compétence. — (*Compagnie nationale des canaux agricoles.*).	663	205
27 fév.	Construction d'égoûts. — Dommages. — Expertise. — Procédure. — (*Villes de Roubaix et de Tourcoing*). .	664	206
6 mars.	Rivière navigable. — Bras secondaire, non navigable, servant à l'écoulement des crues. — Ancienne navigabilité. — Délimitation par le préfet. — Pas d'excès de pouvoirs. — (*Sieurs Boy, Laborde et autres.*).	669	207
13 mars.	Travaux Publics. — Décompte. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Pastrie.*).	670	208
13 mars.	Travaux publics. — Dommages. — Remise en état. — Evaluation. — Tiercé expertise. — Formes. — Frais d'expertise. — (*Sieur Janvier contre la ville de Blois.*).	676	209
13 mars.	Dérivation de sources par une commune. — Dommages. — Compétence. — Procédure. — Arrêté ordonnant une expertise. — Caractère préparatoire. — (*Ville de Limoges.*)..	679	210
20 mars.	Travaux publics. — Dommages. — Compensation de plus-value. — (*Sieur Devillers et société du canal de la Sambre à l'Oise.*).	681	211
20 mars.	Chemins de fer. — Police des gares. — Stationnement des voitures. — Droit du préfet. — (*Sieurs Paul, Vasseur et autres.*).	687	212
mars.	Rues de Paris. — Maison sujette a reculement. — Renformis		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	Suite des Arrêts du Conseil d'Etat.		
	de platras ; emploi de briques : caractère confortatif. — Démolition ordonnée. — Amende. — Propriétaire et entrepreneur. — (*Sieurs Bossuat, Loiraud et Perrot.*). . . .	689	213
1885 27 mars.	Algérie. — Eaux. — Grande voirie. — Canal d'irrigation. — Arrêté préfectoral ordonnant la création de francs-bords. — Plantation. — Contravention. — (*Sieur Gaubert.*) .	690	214
	ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION.		
	(Chambre civile.)		
1883 10 déc.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Voie maritime. — Remise en gare. — Délai. — (*Sieur Millaud.*).	279	79
10 déc.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jugement d'expropriation. — Défaut de motifs. — (*Commune de Saint-Vallier.*).	282	80
12 déc.	Octrois. — Exemption. — Chemins de fer. — (*Ville et octroi du Havre.*).	283	81
19 déc.	Cassation. — Pourvoi. — Mandataire. — Expropriation pour cause d'utilité publique. — Absence d'arrêté de cessibilité. — Magistrat directeur. — (*Préfet de la Seine-Inférieure.*)	284	82
26 déc.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Cassation. — Moyen d'ordre public. — Cours et tribunaux. — Composition. — Avocat. — Serment. — (*Chemins de fer de l'Etat.*).	285	83
1884 8 janv.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Convocation. — Juré supplémentaire. — (*Sieurs Ribert.*).	286	84
15 janv.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jugement d'expropriation. — Noms des parties. — Nullité. — (*Ville de Saint Denis et Préfet de la Seine.*).	287	85
15 janv.	Compétence. — Marché de travaux publics. — Vidanges. — Juridiction administrative. — (*Préfet de la Seine.*). . .	289	86
29 janv.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jugement d'expropriation. — Noms des propriétaires. — (*Sieur Renault, maire d'Ambrières.*).	290	87
30 janv.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Risques de mer. — Responsabilité. — (*Sieur Galbrun.*).	291	88
11 fév.	Chemins de fer. — Avaries. — Transport des marchandises. — Pertes. — Responsabilité. — Preuve. — (*Sieur Turret.*).	517	156
11 fév.	Navigation. — Transport des marchandises. — Connaissement. — Responsabilité. — Avaries. — Preuves. — (*Sieur Bianchi.*).	518	157
11 fév.	Chemins de fer. — Concession. — Cession. — Autorisation. — Restitution. — (*Société anonyme dite Banque franco-hollandaise et autres.*).	519	
5 mars.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tarif spécial. — Descentes de route. — (*Sieurs Nègre et Rommel frères.*).	520	1
5 mars.	Jugement et arrêt. — Motifs. — Chemins de fer. —		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1884 9 avril.	Transport de marchandises. — Retard. — Calcul des délais. — (*Sieurs Albrighi et autres.*)	523	160
25 avril.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tarifs. — Délais. — (*Sieurs Thévenard et consorts.*)	525	161
30 avril.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Camionnage. — (*Sieurs Marcet et consorts.*)	527	162
19 mai.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Enquête. — Dépôt du plan parcellaire. — Délai. — (*Commune de Cérilly.*)	528	163
19 mai.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Tableau des offres. — Plans parcellaires. — Communication aux jurés. — (*Ville de Belley.*)	529	164
10 juin.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Mandat. — Excès de pouvoir. — (*Sieurs Trochet et Farnault Dumesnil.*)	530	165
11 juin.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Clause de non-garantie. — Avaries. — Preuve. — (*Directeur des usines de Sougland et autres.*)	531	166
25 juin.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Excès de pouvoirs. — Dommage éventuel. — (*Epoux Dorey et autres.*)	532	167
25 juin.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Livraison. — Bestiaux. — (*Sieurs Fénéon.*)	534	168
19 juillet.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avaries. — Clause de non-garantie. — Prescription. — (*Sieur Caraguel aîné.*)	535	169
30 déc.	Commissionnaire de transports. — Responsabilité. — Clause du contractant dégageant la Compagnie. — Faute non établie. — (*Sieur Boullanger.*)	471	138
1885 21 janv.	Remorquage. — Avarie de mer. — Chambre de commerce. — Responsabilité. — Clause de non-garantie. — Règlement non homologué. — (*Compagnies d'assurances maritimes et le sieur Satarare.*)	471	139
23 janv.	Douane. — Marchandises prohibées. — Entrée. — Chemin de fer. — Employé non conducteur du train.	472	140
3 fév.	Colis postaux. — Présentation en douane. — Marchandises prohibées. — Irresponsabilité de la compagnie de transport. — (*Compagnie transatlantique et sieur Crozes.*)	472	141
24 avril.	Chemins de fer. — Tarif le plus réduit. — Voie la plus économique. — Plusieurs réseaux. — (*Sieurs Dieuaide et Desvergnes.*)	473	142
	Chemin de fer. — Avaries. — Soins exceptionnels. — Compagnie pouvant atteindre elle-même la gare de destination. — Trajet plus court par l'emprunt d'une autre compagnie. — Substitution non obligatoire. — (*Sieurs Viard et Milan.*)	474	143

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1883	COUR DE CASSATION. (Chambre criminelle.)		
24 août.	Voirie. — Démolition de la besogne mal plantée. — (*Sieurs Benon et Péraud.*)	474	144
24 août.	Voie publique. — Embarras. — Fait constitutif. — (*Sieur Mohamed Sghir ben Zouaoul.*)	475	145
24 août.	Voie publique. — Embarras. — Excuse de nécessité. — Conditions de l'excuse. — (*Sieur Alexandre Hébert.*)	476	146
24 août.	Voie publique. — Embarras. — Faits constitutifs. — Excuse illégale. — (*Sieur Hameïda den Korachï.*)	477	147
9 nov.	Voirie. — Voie publique. — Terrain sujet éventuellement à retranchement. — Travaux. — Démolition. — (*Sieur Ch. Edouard Tartier.*)	478	148
1884 9 janv.	Voie publique. — Balayage. — Arrêté municipal. — Devant des maisons. — Terrains vagues. — (*Célestine Teck, femme Péronnat.*)	480	149
26 janv.	Pêche fluviale. — Prescription. — Prescription d'un mois. — Procès-verbal. — Rapport de gendarmerie. — (*Sieurs Galte, Bénézet et Salbador.*)	481	150
1885 16 janv.	Octroi. — Compagnie de chemins de fer. — Bureaux intérieurs. — Marchandises arrivées en gare. — Déclaration de déchargement. — (*Compagnie des chemins de fer du Midi.*)	483	151
	COURS D'APPEL DE TOULOUSE.		
1884 2 juillet.	Transport par grande vitesse. — Remise des marchandises trois heures avant départ. — Chargement par l'expéditeur. — Accident. — Irresponsabilité de la compagnie. — (*Sieur Goulard.*)	484	152
	COUR D'APPEL DE CAEN.		
1885 4 fév.	Marchandises transportées par wagon complet. — Expédition. — Wagons demandés à l'avance et non livrés. — Délais de transport. — (*Compagnie de l'Ouest.*)	486	153
	TRIBUNAL CIVIL DE LA SEINE.		
1885 22 janv.	Chemins de fer. — Transport. — Malle perdue. — Préjudice. — Dommages-intérêts, — (*Sieur Boistard contre compagnie d'Orléans.*)	490	154
	CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.		
1880 21 juillet.	Appareils à vapeur. — Envoi d'un décret du 30 avril 1880; Rapport	163	12
1884 24 déc.	Transport des matières infectes	75	19
26 déc.	Chemins de fer. — Manœuvres de gare	75	20

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1884 29 déc.	Adjudication de travaux métalliques. — Envoi à l'Administration centrale des pièces du projet.	76	31
1884 30 déc.	Navigation intérieure. — Eclairage pendant la nuit des bateaux et des obstacles à la navigation. — Répartition des voies navigables en trois catégories au point de vue des dispositionn applicables aux bateaux en marche.. . .	218	63
1885 10 janv.	Chemins de fer. — Mode de fermeture des voitures à voyageurs.	187	53
10 janv.	Chemins de fer. — Libre accès des quais des gares pour les voyageurs munis de billets..	188	54
24 janv.	Freins continus..	189	55
7 fév.	Cumul de traitement. — Rappel d'instructions..	234	64
16 fév.	Conférences mixtes. — Intervention des Ingénieurs ordinaires et des Ingénieurs en chef des Mines pour l'instruction des affaires mixtes.	235	65
23 fév.	Rapports mensuels.	245	67
23 fév.	Ajudication des fourmitures d'entretien des chaussées d'empierrement et des travaux de terrassements n'excédant pas 20 000 francs. — Garantie exigées des soumissionnaires.	293	89
12 mars.	Situations définitives des crédits et des dépenses de l'exercice 1884. — Créances des exercices clos du budget sur ressources extraordinaires.	294	90
16 mars.	Chemins de fer. — Mesures de sécurité à prendre pour la protection des chantiers établis sous les tunnels des lignes à double voie..	296	91
26 mars.	Les adjudications restreintes ne doivent donner lieu à aucune publicité.	297	92
28 mars.	Suppression du Cadre auxiliaire. — Décret.	298	93
28 mars.	Achats de matériel et de produits pour travaux de reproduction de dessins et pièces écrites.	301	94
28 mars.	Administration centrale. — Suppression de la Direction de la Comptabilité et de la Direction des cartes, plans et archives et de la statistique graphique..	302	95
1er avril.	Mandatement des dépenses. — Délégation de signature en l'absence du titulaire des ordonnances de fonds.	377	114
22 juillet.	Chemins de fer. — Epidémie cholérique. — Transport des fruits et légumes..	537	170
5 août.	Chemins de fer construits par l'Etat. — Envoi des pièces nécessaires pour le règlement des comptes d'entreprises. .	538	171
13 août.	Troisième conférence internationale de Berne. — Transport des marchandises par chemins de fer.	555	173
24 août.	Affaires militaires. — Les cantonniers des routes nationales cessent d'être classés dans la non-disponibilité.	556	174
25 août.	Routes nationales. — Tableau de décomposition des dépenses d'entretien. — Etat de viabilité des chaussées.	557	175
9 sept.	Pêche fluviale. — Renseignements périodiques à fournir sur la marche du service..	619	194
10 sept.	Mesures prises pour les élections législatives du 4 octobre 1885.	620	195

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	Suite des Circulaires ministérielles.		
1885			
21 oct.	Versements aux caisses d'épargne des retenues exercées sur les salaires des cantonniers.	692	215
22 oct.	Dépenses à rembourser par l'Etat aux compagnies de chemins de fer pour exécution de lignes appartenant à son réseau.	695	216
26 oct.	Plans d'alignements des traverses. — Bâtiments en saillie. — Instructions relatives à ces bâtiments.	698	217
»	Erratum à la circulaire du 21 octobre 1885, relative aux versements aux caisses d'épargne des retenues exercées sur les salaires des cantonniers.	725	220

DEUXIÈME TABLE.

ANALYSE DES MATIÈRES PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

A

ABOUGIT, 419.
ACHATS de matériel et de produits pour travaux de reproduction de dessins et pièces écrites (*circ.*), 301.
ACTION en garantie, 368.
ADJUDICATION :
— (1) De travaux métalliques. — Envoi à l'administration centrale des pièces du projet (*circ.*), 76.
— (2) De fournitures d'entretien des chaussées d'empierrement et des travaux de terrassements n'excédant pas 20 000 francs. Garanties exigées des soumissionnaires (*circ.*), 293.
— (3) Restreintes ne devant donner lieu à aucune publicité (*circ.*), 297.
ADMINISTRATION centrale. — Suppression de la direction de la comptabilité et de la direction des cartes, plans et archives et de la statistique graphique (*circ.*), 302.
AFFAIRES militaires. — Les cantonniers des routes nationales cessent d'être classés dans la non-disponibilité (*circ.*), 556.
ALBRIGHI et autres, 523.
APPAREILS à vapeur. Envoi d'un décret du 30 avril 1880, portant règlement d'administration publique sur l'emploi de la vapeur dans les appareils fonctionnant à terre (*circ.*), 163.
ARCHITECTE communal. — Honoraires. — Rédaction des plans et devis non suivie d'exécution. — (*Ville de Rochefort contre sieur Mongeaud.*). — L'allocation à un architecte d'un traitement fixe et de remises proportionnelles réduites à 2 p. 100 pour travaux neufs n'est pas exclusive de l'allocation d'une partie des honoraires proportionnels à son travail lorsqu'il a préparé, sans les exécuter, des plans et devis utiles à la ville ; mais ces remises ne sont dues que sur les travaux complets et utiles (*C. d'Et.*), 356.
ARIES, 260.
ASSOCIATIONS SYNDICALES. — Cours d'eau. — Engagement. — Inexécution des conditions. — Annulation. — Qualité pour agir. — (*Dame de Bernis et sieur Guillaume de Bernis contre le sieur Granier.*) — Décidé que le syndicat n'ayant pas rempli à l'égard de la requérante les conditions en vue desquelles elle avait consenti à souscrire à un syndicat d'arrosage, son engagement doit être annulé. — Qualité pour agir. — Le propriétaire qui avait souscrit l'engagement, n'est pas recevable à demander décharge des taxes syndicales auxquelles l'acquéreur de sa propriété a été imposé en vertu de cet engagement. — Il ne justifie d'aucun mandat (*C. d'Et.*), 414.
Voir aussi 50, 109 259.
ATELIER INSALUBRE autorisé par le préfet de police. — Refus par le préfet de la Seine d'autoriser la pose des tuyaux sous la voie publique. — (*Sieur Trié*). — L'autorisation accordée par le préfet de police d'exploiter une fabrique de sulfate d'ammoniaque, à la condition que les eaux résiduaires de cette usine seraient conduites au moyen d'une canalisation établie sous les voies publiques à l'égout et dans la Seine ne fait pas obstacle aux droits qui appartiennent au préfet de la Seine de refuser une permission de voirie pour occuper le domaine public (*C. d'Et.*), 122.
AUBRUN, 410.
AVARIES, *Voir* 517, 518, 531, 535.

B

BACHELARD (dame), 68.
BELLEY (Ville de), 529.

BENOISTON et Lécuyer, 25.
BENON et Péraud, 474.
BERNIS (de) contre Granier, 414.
BIANCHI, 518.
BIGOT, 350.
Blois (Ville de), 676.
BOISTARD, 490.
BONNAUD (frères), 433.
BONNET et Frausa, 274.
BONSIRVEN, 61.
BOSSE, 67.
BOSSUAT, Loiraud et Perrot, 689.
BOUFFARD, 583.
BOUGEARD, Vernier et autres, 592.
BOULLANGER, 471.
BOURCERET, 586.
BOURGET, 371.
BOURILLON (dame), 127.
BOY, Laborde et autres, 669.
Brest (chambre de Commerce de), 63.
BRUGIERE, 569.
Buzay (syndicat de), 103.

C

CABANE DE LAPRADE et autres, 658.
Camionnage, *Voir* 527.
CAQUET d'AVAIZE et Bourceret, 586.
CARAGUEL (aîné), 535.
CASTILLE, 209.
CAUVIN et Dubreuil, 436.
Cérilly (commune de), 528

—

CHEMINS DE FER.

Circulaires. — Instructions.

— (1) Transport de matières infectes. — Désinfection des wagons (*circ.*), 75.
— (2) Manœuvres des gares (*circ.*), 75.
— (3) Mode de fermeture des voitures à voyageurs (*circ.*), 187.
— (4) Libre accès des quais de gares pour les voyageurs munis de billets (*circ.*), 188.
— (5) Freins continus (*circ.*), 189.
— (6) Rapports mensuels des Ingénieurs en Chef du contrôle et des Inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale des chemins de fer (*circ.*), 245.
— (7) Dépenses à rembourser par l'Etat aux compagnies de chemins de fer pour exécution de lignes appartenant à son réseau (*circ.*), 695.
— (8) Mesures de sécurité à prendre pour la protection des chantiers établis sous les tunnels des lignes à double voie (*circ.*), 296.
— (9) Epidémie cholérique. — Transport des fruits et légumes (*circ.*), 537.
— (10) Envoi de pièces nécessaires pour le règlement des comptes d'entreprises (*circ.*), 538.
— (11) Établissement d'une législation uniforme des transports par voies ferrées. — Conférence de Berne (*circ.*), 555.

Exploitation commerciale.

—

1° Transports.

—

α Tarifs.

— (1) Transport de marchandises. — Tarifs. — Délais. — (*Sieur Thévenard et consorts*). — Lorsque des marchandises dont le transport est soumis à des conditions différentes ont été expédiées simultanément avec déclaration du tarif le plus réduit, un jugement ne peut, sans établir de différence entre les deux catégories de marchandises, priver la compagnie du bénéfice du délai supplémentaire de transport applicable à partie de l'expédition (*C. de Cass.*), 525.
— (2) Transport de marchandises. — Tarif spécial. — Déchets de route. — (*Sieurs Nègre et Rommel frères.*) — La clause d'un tarif de chemin de fer d'après laquelle la compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route a pour effet de ne rendre cette compagnie responsable d'un déficit constaté qu'autant que l'expéditeur ou le destinataire établissent que ce déficit a pour cause une faute du transporteur. S'il est de devoir général pour les compagnies de chemins de fer de veiller à la sûreté des marchandises qui leur sont confiées, on ne saurait néanmoins leur demander des soins incompatibles avec les nécessités du service dont elles sont chargées et l'observation des délais qui leur sont imposées (*C. de Cass.*), 521.

β Délais, avaries, contravention, livraisons, etc., etc.

— (1) Avaries. — Transport des marchandises. — Perte. — Responsabilité. — Preuve. — (*Sieur Turret.*) — Lorsqu'une marchandise a voyagé aux

conditions d'un tarif portant que la preuve de la faute est à la charge du destinataire, il ne suffit pas pour condamner le transporteur à payer la valeur de l'objet perdu que les juges se décident à inscrire de simples inductions; il faut qu'ils constatent le fait constitutif de la faute (*C. de Cass.*), 517.

— (2) Transport de marchandises. — Clause de non-garantie. — Avaries. — Preuve. — (*Directeur des usines de Sougland et autres.*) — Lorsqu'une marchandise a voyagé aux conditions d'un tarif spécial, portant que la compagnie ne répond pas des avaries de route, c'est à l'expéditeur qu'il incombe de faire la preuve des fautes imputables à ladite compagnie. Ce dernier a satisfait à cette obligation lorsque l'arrêt déclare que les avaries ont eu pour cause la maladresse ou l'imprudence des agents de la compagnie dans le maniement des marchandises confiées à leurs soins (*C. de Cass.*), 531.

— (3) Transport de marchandises. — Avaries. — Clause de non-garantie. — Prescription. — (*Sieur Caraguel aîné.*) — On ne saurait voir un acte interruptif de prescription ni une renonciation au bénéfice d'un tarif spécial stipulant qu'une compagnie ne répond pas des avaries de route, dans ce fait qu'au moment de la livraison des marchandises ou même postérieurement les agents de ladite compagnie auraient constaté, au dos des lettres de voiture, l'existence d'avaries et consenti au destinataire les plus expresses réserves (*C. de Cass.*), 535.

— (4) Chemins de fer. — Introduction de bœufs sur la voie ferrée, malgré une clôture continue et conforme au modèle admis par l'administration supérieure. — Contravention reconnue, bien que cette clôture n'opposât pas un obstacle suffisant au passage des animaux. — Contravention. — Amende prononcée par le Conseil d'Etat. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Villedieu.*) (*C. d'Et.*), 404.

— (5) Chemins de fer. — Contravention. — (*Ministre des Travaux Publics et compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre veuve Forneret.*) — Le fait par le riverain d'une avenue créée par une compagnie sur des terrains acquis par elle au moyen de l'expropriation, à l'effet de relier une gare à des voies publiques et classées, de briser la clôture établie par la compagnie le long de cette avenue ne constitue pas une contravention de grande voirie alors que l'établissement de cette clôture n'a pas été régulièrement autorisé. — Intervention de la compagnie admise : elle a intérêt à l'annulation de l'arrêté attaqué (*C. d'Et.*), 413.

— (6) Transport de marchandises. — Livraison. — Bestiaux. — (*Sieurs Fénéon.*) — Les bestiaux ne font pas partie des denrées destinées à l'approvisionnement des marchés de la ville de Paris, au profit desquelles l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 établit une exception aux délais qui régissent la délivrance aux destinataires des marchandises arrivées pendant la nuit (*C. de Cass.*), 534.

— (7) Transport de marchandises. — Camionnage. — (*Sieur Marcet et consorts.*) — Les dispositions d'un cahier des charges d'après lesquelles une compagnie est autorisée à percevoir un droit de péage et un droit de transport dont la perception a lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus, ne font pas obstacle à ce que la compagnie use de la voie ferrée pour le service du camionnage soit à l'arrivée, soit au départ (*C. de Cass.*), 527.

— (8) Chemins de fer. — Garantie d'intérêts. — (*Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.*) — Doivent être compris dans les frais annuels d'entretien et d'exploitation, les frais de gestion de la caisse des retraites, les pensions de retraite, le loyer des gares communes, le déficit d'exploitation d'une ligne d'intérêt local. — Traitements. — Opposition. — Il n'y a pas lieu de comprendre dans le compte de la garantie d'intérêts les sommes provenant des traitements d'employés, frappés d'opposition entre les mains de la compagnie. Ces sommes n'ont pas été déposées à la caisse des consignations et sont restées à la disposition de la compagnie. — Intérêts à 4 p. 100; décret du 6 mai 1865 (*C. d'Et.*), 360.

— (9) Chemins de fer. — Police des gares. — Stationnement des voitures. — Droit du préfet. — (*Sieurs Paul, Vasseur et autres.*) — Le préfet, auquel appartient le droit de régler

CHEMINS DE FER (*suite*).

sous l'approbation du Ministre des Travaux Publics l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures publiques ou particulières dans les cours des gares, ne commet pas un excès de pouvoirs en réglant dans un intérêt de police l'emplacement réservé à chacune des catégories de voitures qui desservent la gare (*C. d'Et.*), 687.

— (10) Jugements et arrêt. — Motifs. — Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Retard. — Calcul des délais. — (*Sieurs Albrighi et autres.*) — Est suffisamment motivé, au point de vue de la constatation du retard, le jugement qui, indiquant la date de la remise d'un colis à une compagnie de chemins de fer, ajoute que ce colis aurait dû être livré tel jour au destinataire. — Une compagnie de chemins de fer ne peut être condamnée pour retard dans la livraison lorsque le colis a été expédié et réexpédié dans les délais prévus par les réglements et quand la livraison a été offerte dans le délai accordé par le factage (*C. de Cass.*), 523.

— (11) Transport de marchandises. — Risques de mer. — Responsabilité. — (*Sieur Galbrun.*) — L'expéditeur d'un colis à destination d'outre-mer qui veut s'affranchir des risques de mer doit demander spécialement et par écrit à la compagnie des chemins de fer que ces marchandises soient assurées aux conditions du tarif international spécial; sinon la perte du colis résultant d'un cas de force majeure ne peut être mise à la charge de la compagnie. Cette compagnie ne doit donc pas garantir l'obligation d'un mandataire de l'expéditeur qui s'est chargé, envers ce dernier, à ses risques et périls, de 'expédition du colis, si ce mandataire n'a pas rempli à l'égard de la compagnie des conditions susvisées (*C. de Cass.*), 291.

— (12) Transport de marchandises. — Voie maritime. — Remise en gare. — Délai. — (*Sieur Millaud.*) — Lorsqu'il existe une voie ferrée, dite *voie maritime*, reliant la gare dont elle est le prolongement à des quais, l'arrivée à ces quais d'un navire chargé de marchandises destinées à l'intérieur doit être considérée comme constituant la remise de ces marchandises en gare : si le commerçant propriétaire des marchandises demande des wagons pour en effectuer le débarquement, il doit remettre une déclaration d'expédition régulière à un destinataire déterminé des marchandises à débarquer. La compagnie n'est alors obligée, par aucune disposition légale, à fournir à l'expéditeur des wagons vides, à jour fixe, mais elle doit effectuer l'expédition, le transport et la livraison dans le délai fixé par le cahier des charges et le tarif à partir du jour considéré comme celui de la remise en gare. Le jugement qui condamne la compagnie à des dommages-intérêts, uniquement pour n'avoir pas fourni les wagons demandés, à jour fixe, sans constater que le transport en a été demandé et qu'il n'a pas eu lieu dans les délais réglementaires, manque de base légale (*C. de Cass.*), 279.

CHEVALIER et autres, 436.

CLAUSE de non-garantie, *Voir* 535.

CLAVE et VERDIER, 59.

COMMUNES :

— (1) Adjudicataire des travaux d'entretien des voies publiques. — Travaux pour l'établissement de tramways. — (*Sieur Castille contre ville de Paris et sieur Harding.*) — Décidé que les travaux exécutés par l'entrepreneur de l'entretien des rues de Paris et sous la direction des Ingénieurs de la ville, pour la transformation de chaussées, nécessités par l'établissement de tramways, ne rentraient pas dans la catégorie des travaux d'entretien des voies publiques communales, dont l'entrepreneur s'était rendu adjudicataire; c'est à la compagnie concessionnaire des tramways, et non à la commune, que celui-ci doit demander le payement de ces travaux. — Procédure. — Intervention d'un intéressé. — Recevabilité (*C. d'Et.*), 209.

— (2) Chemins vicinaux. — Rues. — Anticipation. — Procès-verbal. — Arrêté d'alignement non publié. — Construction d'après les limites anciennes. — Contravention. — Compétence. — (*Sieur Bigot.*) — L'arrêté préfectoral qui a fixé les alignements d'un chemin vicinal conformément au plan annexé, ne peut être obligatoire lorsqu'il n'est pas établi qu'il ait été porté à la connaissance des intéressés, ni qu'il leur ait été donné avis, par

affiche ou autrement, du dépôt à la mairie. En conséquence, les propriétaires riverains qui ont élevé leurs constructions d'après l'alignement antérieur ne peuvent être poursuivis devant le conseil de préfecture pour anticipation sur les limites assignées au chemin vicinal par l'arrêté précité; d'autre part le fait d'avoir exécuté leurs travaux ; sans qu'un alignement ait été régulièrement délivré, ne constitue pas une contravention dont il appartienne au conseil de préfecture de connaître : elle ne pourrait être déférée qu'à l'autorité judiciaire.—Procédure.—Procès-verbal dressé non contre les femmes et mineurs propriétaires du mur reconstruit en dehors de l'alignement, mais contre le mari administrateur de leurs biens. Régularité (*C. d'Et.*), 350.

COMPAGNIE du canal du Midi, 127.
— des chemins de fer de l'Etat, 285.
— des chemins de fer du Midi, 420, 483.
— des chemins de fer du Nord-Est, 137, 597.
— des eaux du Havre, 212.
— du chemin de fer d'Orléans, 410, 490.
— des chemins de fer de l'Ouest, 360, 486.
— des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, 44, 109, 274, 368, 413, 446.
— nationale des canaux agricoles concessionnaire du canal de Saint-Martory, 430, 663.

COMPÉTENCE, 663.

CONCESSION :
— (1) Cahier des charges. — Interprétation. — Dépêche ministérielle. — Recours non recevable. — (*Chambre de commerce de Brest.*) — Le concessionnaire d'une entreprise de déchargement dans un port, n'est pas recevable à déférer directement au Conseil d'Etat une dépêche, par laquelle le Ministre des Travaux Publics adresse au préfet des instructions au sujet de l'interprétation qu'il entend donner à un article du cahier des charges de la concession. — Cette lettre ne constitue pas une décision (*C. d'Et.*), 63.
— (2) Concession à une ville. — Déblais du mur faisant partie de l'étang de Thau, à charge de certains travaux. — Rétrocession à une compagnie des travaux commencés : effondrement de murs : demande en résiliation : rejet : la compagnie ne pouvait ignorer la condition d'élasticité des murs construits par la ville et en avait accepté les risques. — (*Société du nouveau port de Mèze contre la ville de Mèze*) (*C. d'Et.*), 215.
— (3) Concession d'un canal. — Caractère de travail public. — Déchéance prononcée. — Compétence. — (*Compagnie nationale des canaux agricoles.*) — Les travaux nécessaires à l'exécution d'un canal déclaré d'utilité publique ont le caractère de travaux publics. — Dès lors les difficultés qui peuvent s'élever sur l'exécution ou l'interprétation des clauses de la concession étant du ressort du conseil de préfecture, le concessionnaire n'est pas recevable à critiquer directement devant le Conseil d'État la décision ministérielle qui prononce la déchéance par application du cahier des charges (*C. d'Et.*), 663.

CONFÉRENCES MIXTES. — Intervention des Ingénieurs ordinaires et des Ingénieurs en chef des Mines pour l'instruction des affaires mixtes (*circ.*), 255.

CONFLITS. — Application de la règle d'après laquelle le conflit peut être élevé tant qu'il n'a été rendu sur le fond de la contestation ni arrêt définitif, ni jugement acquiescé. — (*Sieur Sauze contre chemin de fer de Lyon.*) — Lorsque, par un premier arrêt suivi d'un conflit qui a été annulé pour vice de forme, une Cour d'appel s'est bornée à déclarer la compétence de l'autorité judiciaire, et lorsque, par un second arrêt, la même Cour, en affirmant de rechef cette compétence, a renvoyé la cause et les parties, pour être statué au fond, devant le tribunal composé de magistrats autres que ceux qui avaient concouru au premier jugement, le préfet peut après un nouveau déclinatoire, élever le conflit devant le tribunal. — Travaux publics. — Compétence. — Dommage aux usines. — Prises d'eau autorisées pour le service d'une gare de chemins de fer. — Limites de l'autorisation dépassées. — Compétence judiciaire. — C'est à l'autorité judiciaire, et non au conseil de préfecture qu'il appartient de statuer sur la demande d'indemnité formée par des usiniers contre une compagnie de chemins de fer à raison du préjudice qu'ils prétendent leur être causé par celle-ci au moyen du détournement

CONFLIT (*suite*).

des eaux effectué en dehors des conditions de temps et de quantités fixées par l'arrêté préfectoral qui a autorisé la compagnie à prendre les eaux. — Mais si les usiniers soutiennent que la compagnie n'a pas le droit d'employer l'eau soit à l'arrosage des squares de la gare, soit au nettoyage des urinoirs, et si elle réclame l'établissement d'une échelle de proportion sur les parois des réservoirs, n'est-ce pas à l'autorité administrative qu'il appartient de connaître de ces divers chefs de demande. — Cette question ayant été tranchée dans le sens de l'affirmative par le tribunal civil et par la Cour d'appel, le tribunal des conflits n'en a pas été saisi (*C. d'Et.*), 44.

COMPÉTENCE :

— Marché de travaux publics. — Vidanges. — Juridiction administrative. — (*Préfet de la Seine.*) — Un contrat passé entre une compagnie et une commune, ayant pour objet principal la réception et la transformation des vidanges de cette commune, constitue un marché de travaux publics que la juridiction administrative peut seule apprécier dans toutes ses conséquences (*C. de Cass.*), 289.

COMPTABILITÉ :

— (1) Situations définitives des crédits et des dépenses de l'exercice 1884. — Créances des exercices clos du budget sur ressources extraordinaires (*circ.*), 294.

— (2) Versements aux caisses d'épargne de retenues exercées sur les salaires des cantonniers (*circ.*), 692. Erratum 725.

CONNAISSEMENT :

— Navigation. — Transport de marchandises. — Connaissements. — Responsabilité. — Avaries. — Preuve. — (*Sieur Bianchi.*) — La clause du connaissement d'après laquelle l'armateur stipule qu'il ne sera pas responsable des marques, poids et désignation des marchandises est licite; elle n'a point pour effet d'affranchir ce chargement de sa propre faute ou de celle de ses préposés. Mais la preuve de la faute doit être faite par le destinataire (*C. de Cass.*), 518.

CONTRAVENTIONS, *Voir* 25, 38, 39, 69, 127, 216, 363, 371, 404, 413.

COURS D'EAU :

I. *Cours d'eau navigables et flottables.*

— (1) Amélioration de la Sarthe. — Dommages aux usines. — Indemnité. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieurs Louvel et Jusseaume.*) — Chômage. — Pour calculer le nombre des jours de chômage d'une usine, il y a lieu de tenir compte de ce que, pendant la durée des travaux, l'usine aurait subi un chômage à raison de la marche par ajournement. — Plus-value. — Travaux par l'État ayant pour effet d'abaisser le plan du bief d'aval, d'augmenter la chute d'eau et par suite de supprimer la marche par ajournement. Il n'y a pas lieu de tenir compte dans le calcul de l'indemnité de la plus-value en résultant. — Transformation du matériel de l'usine. — Aucune indemnité n'est due de ce chef avant que la transformation ne soit effectué. — Entretien des barrages, autrefois à la charge des usiniers, mis à la charge de l'État : condamnation des usiniers envers l'État, non justifiée quant à présent : pas de litige né et actuel (*C. d'Et.*), 593.

— (2) Dommages. — Inondations. — Usine. — Indemnité pour chômage et remise en état. — Procédure. — Arrêté non notifié. — Ministre. — Recours. — Délai. — Arrêté ordonnant un supplément d'expertise. — Caractère interlocutoire : pas de chose jugée. — (*Sieur Trutey-Marange*). — Dommages. — Exploitation d'une usine rendue impossible par suite d'infiltration d'eau dans le sous-sol résultant de l'exécution de travaux en rivière, encore bien que le niveau des barrages n'ait pas été sensiblement relevé. — Responsabilité de l'Etat. — Indemnité. — Évaluation. — Chômage de l'usine. — Appréciation du revenu annuel. — Intérêts de l'indemnité accordés pour les deux mois qui suivront le payement de l'indemnité, délai nécessaire pour remettre l'usine en état. — Diminution de valeur locative. — Indemnité annuelle allouée. — Travaux d'assainissement des caves. — Fixation d'une somme avec option pour l'Etat entre le payement de cette somme et l'exécution des travaux nécessaires pour mettre le requérant à l'abr

des eaux. — Dépréciation de machines par suite du chômage. — Indemnité allouée. — Suppression d'industrie. — Dans l'espèce, dommage purement éventuel : lorsque les travaux auront été exécutés, le requérant pourra, s'il y a lieu, réclamer une indemnité. — Intérêts. — Intérêts des intérêts. Procédure. — Délai du recours. — Le recours formé par le Ministre des Travaux Publics contre un arrêté du conseil de préfecture moins de trois mois après la date à laquelle le Ministre a eu connaissance de cette décision, par l'envoi du rapport des Ingénieurs locaux, est recevable lorsque l'arrêté n'a pas été notifié régulièrement à l'Etat (*C. d'Et.*), 155.

— (3) Usines antérieures à 1566. — Règlement. — Excès de pouvoirs. — [(*Sieur Dufaur* (*Félix*).] — Excès de pouvoirs. — Détournement de pouvoirs. — Le décret qui règle un moulin fondé en titre et situé sur une rivière flottable, dans l'intérêt général de la vallée, n'est pas entaché d'excès de pouvoirs. — L'usinier alléguait que ce décret n'avait pour objet que de donner satisfaction à des intérêts particuliers. — Echelle à poissons. — Mais le décret n'a pas pu, sans excès de pouvoirs, imposer à l'usinier la création d'une échelle à poissons et des grillages. — Existence légale. — Décidé que le décret ne porte aucune atteinte aux droits qui résultent pour l'usinier de l'existence légale de son moulin (*C. d'Et.*), 266.

II *Cours d'eau non navigables :*

— (1) Curage. — Arrêté préfectoral. — Recours contentieux. — (*Sieurs Faure, Dartiguelongue et Lasserre.*) — Excès de pouvoirs. — Recevabilité. — Recours direct et parallèle. — Les propriétaires d'un cours d'eau ne sont pas recevables à déférer directement au Conseil d'Etat, pour excès de pouvoirs, l'arrêté préfectoral et la décision confirmative du Ministre qui leur a enjoint de curer ce cours d'eau. — Ces décisions ne font pas obstacle à ce qu'ils se pourvoient devant le conseil de préfecture en décharge ou remboursement des taxes de curage (*C. d'Et.*), 73.

— (2) Curage. — Dommages. — Procédure. — Arrêté ordonnant une expertise. — Caractère purement préparatoire. — Recours non recevable. — Rejet. — (*Ministre de l'Agriculture contre sieur Saley.*) (*C. d'Et.*), 265.

— (3) Curage. — Mise en demeure. — Délai expiré. — Excution d'office. — (*Ministre de l'Agriculture contre sieur Pesez.*) — Lorsque le riverain d'un cours d'eau n'a pas effectué le curage dans les cinq jours prescrits par l'arrêté préfectoral qui l'ordonnait, il ne saurait s'affranchir du payement des travaux faits en régie en soutenant que les affiches annonçant l'époque de l'ouverture des travaux n'ont pas été apposées plus de dix jours avant cette ouverture, ainsi que le prescrivait l'arrêté de curage, si en fait l'inexécution des travaux n'a été constaté que plus de quinze jours après cet affichage et plus de dix jours après la notification individuelle (*C. d'Et.*), 606.

— (4) Curage. — Recours contentieux et excès de pouvoirs. — Recevabilité. — (*Sieur Perrin des Iles.*) — Est non recevable le recours pour excès de pouvoirs dirigé contre un arrêté préfectoral de curage ; les difficultés relatives aux frais de curage doivent être en effet portées devant les conseils de préfecture (*C. d'Et.*), 13.

— (5) Curage. — Taxes. — Chose jugée. — Procédure. — (*Epoux Martin du Gard.*) — Le préfet ne peut pas, au moyen d'un nouveau rôle, poursuivre le recouvrement d'une taxe pour travaux de curage dont la décharge avait été prononcée par un arrêté du conseil de préfecture passé en force de chose jugée. — Procédure. — Conseil d'Etat. — Tierce opposition. — Recours sans intérêts. — Non lieu à statuer sur une tierce opposition devenue sans objet le tiers opposant ayant obtenu la décharge qu'il sollicitait (*C. d'Et.*), 372.

— (6) Curage. — Usine. — Riverains. — Anciens règlements. — Modifications par arrêté préfectoral. — (*Sieur Defourdrinoy et autres.*) — En matière de curage les anciens règlements doivent seuls être observés en l'absence d'un nouveau règlement d'administration publique : en conséquence, sont inapplicables les simples arrêtés préfectoraux modifiant les anciens usages (*C. d'Et.*), 12.

COURS D'EAU (*suite*).

— (7) Algérie. — Usine. — (*Sieur Lavie.*) — Evaluation du volume d'eau nécessaire, lors de la vente domaniale, pour la mise en mouvement de quatre moulins hydrauliques situés sur une dérivation du Rummel, les actes de vente étant muets sur le volume d'eau aliéné et ne fixant que le nombre des tournants. — Réserves relatives à un débat éventuel : refus d'en donner acte. — Intérêts réclamés, bien qu'il n'y ait pas de demande principale. — Rejet (*C. d'Et.*), 603.

— (8) Prise d'eau. — Barrages. — Existence antérieure à 1851. — (*Sieur de Tourdonnet.*) — Existence légale. — En Algérie, les canaux d'irrigation n'ont d'existence légale que s'ils ont été créés antérieurement à la loi du 16 juin 1851, ou s'ils ont été depuis cette époque créés en vertu d'une autorisation administrative. Dans l'espèce, le requérant soutenait que les canaux d'irrigation traversant la propriété existaient de temps immémorial, mais il ne justifiait pas de leur fonctionnement en 1851. — Le fait par un riverain d'avoir sans autorisation utilisé en Algérie les eaux d'un cours d'eau non navigable ni flottable, pour l'irrigation de sa propriété, constitue une contravention de grande voirie (*C. d'Et.*), 134.

(9) Barrage. — Autorisation préfectorale. — Pouvoirs de police. — Pas d'excès de pouvoirs. — (*Veuve Delanoue, sieurs Plaist et autres.*) — L'arrêté par lequel un préfet autorise l'établissement d'un barrage sur un cours d'eau, tous droits des tiers expressément réservés, n'est pas entaché d'excès de pouvoirs. — Cet arrêté ne fait pas obstacle à ce que les tiers fassent valoir devant l'autorité compétente leurs droits à la suppression du barrage autorisé (*C. d'Et.*), 149.

— (10) Arrêté ordonnant l'enlèvement d'une barre de fer établie au travers d'une rivière. — Excès de pouvoirs. — (*Sieur d'Hunolstein.*) — L'arrêté préfectoral qui a prescrit l'enlèvement d'une barre de fer supportée par deux bornes, établie en travers d'une rivière non navigable ni flottable, afin de compléter la clôture d'une propriété privée, est entaché d'excès de pouvoirs. — Cette clôture ne fait pas obstacle au libre écoulement de l'eau (*C. d'Et.*), 264.

— (11) Pouvoirs de police du préfet. — Arrêté. — Secrétaire général. — Délégation. — Excès de pouvoirs. — (*Sieur Paignon.*) — Le pouvoir de police conféré aux préfets par la loi des 12-20 août 1790 et 26 septembre et 6 octobre 1791, s'étend sur un canal creusé de main d'homme formant une propriété privée, lorsque ce canal est dérivé d'un cours d'eau. — Le préfet a pu, sans excès de pouvoirs, ordonner la destruction de barrages sur ce canal afin de prévenir les inondations qui menaçaient les prairies voisines. — Rejet du grief tiré de ce que le préfet aurait agi dans un intérêt privé. — Secrétaire général. — Délégations. — Un secrétaire général a pu, sans excès de pouvoirs, en cas de vacance de la préfecture, prendre un arrêté relatif à la police d'un cours d'eau. — Il est constaté que dans l'espèce ce secrétaire général exerçait régulièrement les fonctions de préfet (*C. d'Et.*), 52.

— (12) Irrigation. — Pouvoirs de police du préfet. — Excès de pouvoirs. — Rejet. — (*Sieur Bouffard.*) — Un préfet a pu, sans excès de pouvoirs, fixer, par un arrêté, dans l'intérêt général de l'alimentation des villages d'une vallée, l'époque et la durée des irrigations que, par un premier arrêté, il avait autorisé un particulier à pratiquer sans limitation de temps avec les eaux d'un ruisseau. — Le préfet a agi dans l'intérêt de l'utilité et de la salubrité générale. Dans l'espèce, il n'y avait pas lieu de recourir à un règlement d'administration publique (*C. d'Et.*), 585.

— (13) Marais de la Roche. — Règlement. — Infraction dénoncée par un des membres de l'association. — Refus de poursuite. — Recours. — Compétence. — (*Sieurs Benoiston et Lécuyer contre sieur Simon.*) — Les membres d'une association syndicale de marais desséchés ne sont pas recevables à poursuivre devant le conseil de préfecture les auteurs d'une prétendue infraction au règlement de police de l'association, à raison d'un ouvrage par eux construit, et les commissaires de ladite association. —

C'est à ces derniers qu'il appartenait de faire dresser un procès-verbal et de demander la démolition de l'ouvrage devant l'autorité compétente. — Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour connaître d'une demande formée par des membres d'une association syndicale de marais desséchés, tendant à l'allocation de dommages-intérêts et à la destruction de travaux que d'autres membres de l'association auraient fait exécuter contrairement aux règlements de l'association (*C. d'Et.*), 25.

— (14) Salubrité. — Travaux publics. — Eaux déversées dans un fossé privé. — Trouble à la possession. — Action possessoire. — Demande d'exécution de curage et de dommages-intérêts. — (*Sieur Ledieu contre commune de Maing.*) — Une commune a, en vertu d'un arrêté préfectoral pris dans l'intérêt de la salubrité publique, fait déverser les eaux d'une fontaine, chargées de terre et d'autres matières étrangères, dans un fossé traversant et desséchant les prairies d'un particulier, qui prétend avoir la possession plus qu'annale dudit fossé. Devant le juge de paix, le propriétaire demande son maintien en possession et des dommages-intérêts à fixer par experts. — L'autorité judiciaire est incompétente pour statuer sur les questions de dommages résultant de travaux publics. — Mais il lui appartient de prononcer sur les questions de possession qui peuvent être la condition du droit à indemnité, quand cette possession est contestée (*C. d'Et.*), 425,

— (15) Syndicat d'arrosage. — Taxes. — Inexécution des obligations du syndicat. — Décharge. — Lorsqu'un syndicat, qui s'est engagé à exécuter les travaux nécessaires pour conduire l'eau à la limite de la propriété de chaque arrosant, n'a pas rempli ses engagements, les propriétaires sont fondés à obtenir décharge des taxes auxquelles ils ont été imposés. — Lorsque le propriétaire de plusieurs héritages contigus a pris pour chacun d'eux des engagements distincts, l'obligation de la compagnie d'arrosage doit être entendu en ce sens qu'elle doit amener l'eau à la limite de chacune des parcelles qu'il s'agit d'arroser et non à la limite d'une seule de ces parcelles. — La même solution doit être admise dans le cas où un héritage est divisé en deux par une voie publique : l'obligation de la compagnie doit s'entendre en ce sens qu'elle doit amener l'eau à la limite de chacune des parties de l'héritage ainsi divisé. — Procédure. — Est suffisamment motivé l'arrêté par lequel le conseil de préfecture se rapporte aux motifs d'une décision précédente statuant sur une réclamation entre les mêmes parties, alors qu'il est déclaré que ces dernières reconnaissent elles-mêmes que les moyens soulevés sont identiques dans les deux contestations. — Instruction écrite. — Conclusion d'audience. — L'arrêté par lequel un conseil de préfecture fait de l'instruction écrite la base de sa décision ne doit pas être annulé parce qu'il a visé également des conclusions déposées à la barre du conseil et non communiquées par la voie du greffe à l'adversaire (*C. d'Et.*), 430.

— (16) Réglementation d'usine. — Seconde enquête prescrite par la circulaire de 1851 ouverte dans une commune et affichée dans les autres commune intéressées. — Régularité. — Règlement fait par le préfet en vertu de ses pouvoirs de police, dans un but d'utilité générale, et tous droits des tiers réservés. — Pas d'excès de pouvoirs. — (*Sieur Sellier*) (*C. d'Et.*), 653.

— (17) Travaux défensifs. — Syndicat de la Durance. — Commission de classement. — Révision. — Recours pour excès de pouvoirs. — Recevabilité. — Voie parallèle. — (*Consorts de Florans.*) — Les propriétaires compris dans le périmètre d'un syndicat, ne sont pas recevables à demander directement au Conseil d'Etat, pour excès de pouvoirs, l'annulation d'une délibération de la commission syndicale qui appelée par un décret du président, de la République, à reviser le classement de leurs propriétés a refusé de procéder à cette révision. — Ils peuvent porter leur réclamation devant le conseil de préfecture (*C. d'Et.*), 50.

— (18) Travaux défensifs. — Associations syndicales. — Taxes. — Bases. — Commission spéciale. — Réclamations. — Délai. — (*Syndicat de Lancey à Grenoble contre compagnie des chemins de fer de Paris*

COURS D'EAU (*suite*).

à Lyon et à la Méditerranée). — Lorsque les bases arrêtées par la commission spéciale et d'après lesquelles les taxes syndicales ont été établies, ont été modifiées par le conseil de préfecture, sur le recours d'intéressés, ces nouvelles bases n'ont pas besoin, pour servir à la confection de nouveaux rôles, d'être, à peine de nullité, soumises à l'homologation de la commission spéciale. — Dépens. — Pas de dépens en matière de taxes syndicales. — Procédure. — Réclamation. — Délai. — En matière de taxes syndicales, le délai du recours au Conseil d'Etat ne court pas du jour de la décision, mais de celui de la notification de l'arrêté du conseil de préfecture. — On objecterait en vain que ces taxes syndicales se recouvrant sans frais, les parties n'étaient pas tenus de notifier les arrêtés (*C. d'Et.*), 109.

— (19) Travaux défensifs. — Répartition des dépenses. — Taxes. — Rôle. — Syndicat de la Durance. — Commission spéciale. — Conseil de préfecture. — (*Sieur Rey*). — Si, aux termes de la loi du 21 juin 1865, il appartient aux conseils de préfecture de connaître de toutes les contestations relatives tant à la fixation du périmètre, qu'à la division des terrains en différentes classes, au classement des propriétés, à la répartition et à la perception des taxes, ladite loi n'a pas entendu enlever aux commissions spéciales les attributions purement administratives qu'elles tenaient de la loi du 16 septembre 1807, et spécialement le droit de se prononcer sur les bases de la répartition des dépenses du syndicat (1re *espèce* ; 2e *espèce*). — Dès lors, en présence du décret constitutif d'une association syndicale qui se réfère expressément à ladite loi de 1807, les rôles des taxes sont illégalement dressées et doivent être annulés lorsqu'ils n'ont pas été précédés d'une répartition des dépenses faites, indépendamment de toute contestation, par la commission spéciale dont il s'agit (1re et 2e *espèces*) (*C. d'Et.*), 259.

— (20) Syndicat de dessèchement de prairies. — Propriétés comprises dans le périmètre du syndicat, et profitant des travaux entrepris dans l'intérêt de la conservation du dessèchement. — Taxes dues pour le payement desdits travaux. — (*Sieurs Caquet d'Avaize et Bourceret contre le syndicat des prairies d'Anse et de Limas*) (*C. d'Et.*), 586.

CRÉDIT FONCIER colonial, 658.

CROZES et compagnie transatlantique, 472.

CUMUL de traitement. — Rappel d'instructions, (*circ.*) 234.

CURAGE. *Voir* 425.

D

D'AMBRIÈRES (commune), 290.

D'ARQUES (commune), 137.

DARTIGUELONGUE, 73.

DÉBLAIS, *Voir* 28, 670.

DÉCHÉANCE. *Voir*, 663.

DÉCOMPTE :

— (1) Décompte. — Cahier de 1833. — Déblais de roc rencontrés au cours des travaux ; demande d'indemnité pour travail imprévu ; rejet ; un prix unique a été prévu pour tous les déblais de la nature desquelles l'entrepreneur pouvait d'ailleurs se rendre compte (art. 22). — (*Sieur Queinnec contre le département du Finistère*). — Intérêts : ils peuvent être réclamés à partir de l'expiration du délai de garantie (art. 34), mais ils ne peuvent être alloués que du jour de la demande. (*C. d'Et.*), 611.

— (2) Décompte. — Construction d'un chemin de fer d'Elbeuf à Rouen. — (*Sieur Lesenne.*) — Déblais. — Cahier des charges prescrivant à l'entrepreneur de se rendre compte des difficultés que pouvait présenter l'extraction. — Sondages prétendus insuffisants, absence de classification des déblais ; prix à forfait ; pas de déblais de nature imprévue : non lieu à l'allocation d'un prix nouveau. (*C. d'Et.*), 28.

— (3) Décompte. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Pastrie.*) — Déblais : rectification d'une erreur de calcul ; régularité ; éboulements ; pas de force majeure. — Transport : fraction de relai, comptée pour un relai complet par application du devis. — Transport à une distance double de celle prévue : indemnité due : applica-

tion des prix combinés du bordereau. — Parements vus : calcul de quantité et prix établis conformément au devis. — Attachements : réclamation : recevabilité. — Force majeure non signalée dans les dix jours : lettre de l'Ingénieur. — Pierres approvisionnées et livrées à l'Etat : prix dû à l'entrepreneur. — Substitution d'une pierre à une autre sans ordre écrit. — Régie : conclusions dubitatives. — Intérêts et intérêts des intérêts. — Force majeure. — Les éboulements qui se produisent naturellement dans les travaux de dragages ne peuvent être considérés comme dus à des cas de force majeure donnant lieu à une indemnité pour supplément dans le cube des déblais. — Art. 59 des conditions générales de 1866. — Attachements. — Si en principe l'entrepreneur qui a signé des attachements n'est plus recevable à en critiquer les constatations, il peut cependant les contester lorsque leur inexactitude est établie et que les dimensions des ouvrages n'y ont point été indiquées. — Art. 28, force majeure. — Les cas de force majeure ne peuvent ouvrir droit à indemnité qu'autant qu'ils sont signalés dans les dix jours; cette déclaration ne peut être remplacée par une lettre de l'Ingénieur qui, constatant le fait, l'attribue non à un cas de force majeure, mais à un vice de construction. — Art. 10. — La substitution d'une pierre à une autre, qui seule était prévue, n'ouvre pas un droit à un supplément de prix au profit de l'entrepreneur lorsque cette substitution n'a pas été autorisée par un ordre écrit. — Régie. — Les conclusions qui ne sont pas nettement formulées sur les conséquences d'une régie ne doivent pas être accueillies. — Art. 49. — Intérêts dus à partir de l'expiration du délai de trois mois qui suivent la réception définitive des travaux. — Procédure. — Recours du Ministre. — Le délai ne court à son égard que du jour de la signification de l'arrêté par la partie adverse ou du jour de la communication faite au Ministre par ses agents locaux. — La connaissance de l'arrêté attaqué par l'Ingénieur en chef ne fait pas courir le délai (*C. d'Et.*), 670.

— (4) Décompte. — Etablissement d'eaux minérales. — Thermes de Bourbonne-les-Bains. — [(*Sieur Faivre* (*faillite*).] — Décompte : déduction des frais de transports de déblais effectués par la régie et non par l'entreprise. — Malfaçons; réfection par la régie : moitié seulement des dépenses de réfection mises à la charge de l'entreprise, à raison des difficultés exceptionnelles du travail. Fouilles en terrains humides : difficultés rentrant dans les prévisions du devis; — dans l'eau : plus-value accordée. — Rechargement des parois d'un puisard : indemnité accordée. — Difficultés d'exécution : prix établis en conséquence : non lieu à indemnité. — Métré établi d'après les formes réelles, vide non compris : application exacte du cahier des charges. — Difficultés imprévues : indemnité allouée. — Réfection d'une voûte : partage de la dépense par moitié entre l'Etat et l'entrepreneur. — Chemin de service établi par l'entrepreneur pour éviter des difficultés d'accès, pas d'indemnité due; maintien cependant de cette portée au décompte par l'Etat. — Modifications ayant rendu le travail plus onéreux : indemnité accordée. — Matériaux restés sur place et inventoriés : payement au prix du bordereau. — Payement : acomptes payés régulièrement d'après l'avancement des travaux; — mandat non payé par suite d'opposition; non lieu à des dommages-intérêts, (*C. d'Et.*), 459.

— (5) Décompte. — Réclamation. — Délai. — Exécution d'un chemin vicinal. — Cahier des charges de 1870, art. 41, déclaré applicable à l'entreprise. (*Sieur Goffin contre commune de Sainte-Geneviève*). — Lorsqu'une réclamation formée contre un décompte provisoire dans les vingt jours de sa présentation est pendante devant le conseil de préfecture au moment où est notifié le décompte définitif cette réclamation ne doit pas être renouvelée à peine de déchéance dans les vingt jours qui suivent la notification. — Montant du solde du décompte dû à l'entrepreneur; règlement des indemnités mises à sa charge, non justifié; provision accordée à l'entrepreneur d'une partie de la somme à lui due, (*C. d'Et.*), 608.

— (6) Décompte. — Expertise; condi-

DÉCOMPTE (*suite*).

tion d'acceptation : nomination d'office. — Délai de constatation. — Retard ; Indemnité ; Mise en demeure préalable. — (*Sieur Gagneux contre le département de Maine-et-Loire.*) — Procédure. — Expertise. — Les irrégularités dont peuvent être entachées les expertises peuvent être invoquées en tout état de cause. — Lorsqu'un expert exige au cours des opérations qu'il soit décidé que l'opinion émise par les deux autres experts soit considérée comme une opinion unique et qu'en cas de désaccord il soit procédé à une tierce expertise, le conseil de préfecture peut considérer cette condition comme un refus d'acceptation et nommer d'office un nouvel expert en cas de refus de la partie de le faire. — L'entrepreneur qui éprouve un dommage par suite du retard que lui cause un entrepreneur spécial n'a droit à une indemnité que du jour où le préfet a mis cet entrepreneur spécial en demeure de faire ses livraisons (*C. d'Et.*), 123.

— (7) Décompte. — Hôtel de ville de Poitiers. — (*Sieur Grelault*). — Fouilles en rigoles et boisages à une profondeur imprévue (à $5^{m},50$ au-dessous du sol naturel) : indemnité allouée. — Travaux exécutés à moins de $5^{m},50$ au-dessous du sol naturel : rejet de la demande d'indemnité : ces travaux ne peuvent être considérés comme imprévus. — Remplissage en remblais des excédents de fouilles : allocation du prix de la série une première fois pour déblais de fouilles, avec transport au lieu de dépôt ; et une seconde fois pour déblai de dépôt et emploi de terre ; travaux prévus au devis ; application du rabais. — Heures de régie : employées à réparer une avarie survenue dans le boisage : travail imprévu : allocation accordée. — Frais d'expertise à la charge de la ville qui succombe. — Intérêts, intérêts des intérêts (*C. d'Et.*),32.

— (8) Décompte. — Maison d'école. — (*Sieurs Bonnaud frères contre commune de Thairé.*) — Malfaçons. — Réception provisoire par l'architecte non suivie de réception définitive par le maire. — Malfaçons constatées après la réception provisoire. — Commune recevable à s'en plaindre. — Réfections mises à la charge de l'entrepreneur. — Cautionnement. — Demande de remboursement. — Rejet : les travaux ne sont pas en état de réception définitive. — Malfaçons. — Responsabilité de l'entrepreneur et non de l'architecte. — Les malfaçons sont uniquement imputables à l'entrepreneur. — Payement du solde. — Absence de réception définitive. Application du cahier des charges. — La réception provisoire ne donne à l'entrepreneur que le droit de recevoir les quatre cinquièmes du prix des travaux mis à la charge de la commune. — Retard dans le payement. — Pas d'autre indemnité que les intérêts légaux. — Travaux supplémentaires exécutés sur l'ordre écrit de l'architecte et ayant pour objet de pourvoir à l'insuffisance du devis, et à des nécessités qui se sont produites au cours de l'entreprise : dépense mise à la charge de la commune. (*C. d'Et.*), 455.

— (9) Décompte. — Pont. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Demerson.*) — Crue. — Perte d'approvisionnements due à une crue exceptionnelle ayant le caractere de force majeure : indemnité due. — Perte de matériel — par suite de la débâcle des glaces — due à l'imprévoyance de l'entrepreneur qui a abandonné son matériel en plein lit de rivière, alors que les travaux étaient arrêtés. — Pas d'indemnité. — Prétendues modifications introduites au devis. — Grief non justifié. — Réserves formulées sur certains articles du décompte. — Non lieu d'en donner acte : l'entrepreneur doit adresser ses réclamations au conseil de préfecture. — Intérêts des intérêts (*C. d'Et.*), 374.

— (10) Pont de Clichy. — Décompte. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieurs Martin et Legrand.*) — Décidé par interprétation du devis que la construction des ponts provisoires destinés à permettre le maintien de la circulation pendant les opérations de relèvement du pont d Clichy constituait un des objets princi paux de l'entreprise et devait être payée au prix du bordereau (*C. d'Et.*), 417.

— (11) — Pont. — Décompte. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Abougit.*) — Tympans des ponts en maçonnerie des parapets. — Substitution de maçonnerie en moellons smilés et appareillés à la maçonnerie ordinaire : rejet de l'indemnité demandée ; cette substitution a été prévue au bordereau des prix. — Pierres de taille de Blavozy : prix conforme au bordereau des prix : rejet (*C. d'Et.*), 419.

— (12) Décompte. — Réception définitive. — Directeur des travaux. — Compétence. — (*Ville de Tarascon contre sieur Sabatier*). — Lorsque le cahier des clauses et conditions générales (de 1833) régit une entreprise de travaux publics communaux, l'ingénieur directeur des travaux a qualité pour procéder seul et sans le concours de la municipalité à la réception définitive (*C. d'Et.*), 661.

— (13) Décompte. — Réclamations. — Délai. — Expertise. — (*Sieur Formet contre commune de Jussey*). — Lorsque l'entrepreneur a refusé d'accepter le décompte présenté par la commune, le conseil de préfecture peut fixer le montant du solde à une somme inférieure à celle qui avait été indiquée dans le décompte, en tenant compte d'erreurs matérielles relevées par les experts. — La délibération d'un conseil municipal qui a décidé qu'à raison de malfaçons constatées, les travaux ne seront reçus que sous déduction de moins-value, est-elle opposable à l'entrepreneur faute par celui-ci d'avoir réclamé dans le délai de dix jours? — *Non résolu.* — Dans l'espèce il n'est pas justifié de la notification de cette délibération. — Procédure. — Expertise. — L'entrepreneur qui a pris part, sans protestation ni réserve, aux opérations de l'expertise, n'est pas recevable à en contester la régularité. — Intérêts réclamés antérieurement à la réception définitive : rejet (*C. d'Et.*), 353.

— (14) Décompte. — Réclamation. — Caution. — Délai. — (*Sieur Guérin contre le Ministre de la Guerre*). — Lorsque des travaux ont été exécutés par une caution aux lieu et place d'un entrepreneur, et que la caution a été autorisée à signer une partie des pièces de comptabilité, l'entrepreneur conserve cependant le droit de signer les comptes généraux, et le délai de réclamation s'ouvre pour la caution du jour de la signature de ces comptes par l'entrepreneur. — Déchéance prononcée d'une réclamation formée tardivement par une caution (*C. d'Et.*), 615.

— (15) Décompte. — Régie. — Recours du Ministre. — Délai. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieurs Gadouleau.*) — Régie irrégulière. — L'inexécution de la disposition d'un arrêté de mise en demeure, étrangère à l'exécution des travaux (dans l'espèce, assistance au mesurage des chalands) n'est pas de nature à justifier la mise en régie de l'entrepreneur. — La mise en régie n'aurait pu être prononcée qu'après l'expiration du délai fixé à l'entrepreneur pour s'approvisionner de matériaux faisant l'objet du marché et la constatation de son absence d'approvisionnement. — Lorsque la régie est déclarée irrégulière, l'entrepreneur doit être déchargé de toutes ses conséquences onéreuses et des pertes qu'elle lui a causées. — Le changement du point d'embarquement des matériaux, lorsqu'il a été réservé à l'administration, n'est pas de nature à ouvrir un droit à indemnité pour l'entrepreneur. — Procédure. — Recours du Ministre. — Le délai ne court à son égard que du jour de la communication de l'arrêté faite au Ministre soit par la partie, soit par les agents de l'administration. — La connaissance de l'arrêté par les Ingénieurs ne fait pas courir le délai à l'égard du Ministre (*C. d'Et.*), 655.

— (16) Décompte. — Solives. — Prix différents au bordereau et au devis. Interprétation. — Contradiction avec l'avant-métré. — (*Sieur Bonsirven.*) — Les indications de l'avant-métré et du détail estimatif, en admettant qu'elles ne soient pas conformes au bordereau, ne sauraient prévaloir contre la disposition formelle du bordereau. — Les prix portés au bordereau pour planchers, y compris solives, comprennent la fourniture des solives, alors même que le devis porterait un prix spécial pour les bois de charpente, pour poutres, solives, lambourdes, etc., ce dernier prix est inapplicable aux solives pour planchers (*C. d'Et.*), 61.

DÉCOMPTE (*suite*).

— (17) Décompte. — Travaux du génie. — Fort d'Ecrouves. — (*Sieur Oudin contre Ministre de la Guerre*). — Transport de matériaux. — Plan incliné construit volontairement par l'entrepreneur pour faciliter ses transports ; pas d'indemnité. — Matériaux appartenant à l'Etat. — Emploi par l'entrepreneur; non-lieu à indemnité. — Droit à indemnité réservé pour le cas où après expertise il serait prouvé que l'emploi de ces matériaux a causé un surcroît de dépenses à l'entrepreneur. — Maçonnerie de qualité supérieure à celle prévue : ordres prétendus : renvoi à l'expertise. — Hausse dans le prix de la main-d'œuvre et des matériaux attribuée : 1° à la simultanéité de nombreux travaux de fortification dans la région ; fait prévu : rejet; — 2° à l'accélération excessive des travaux; rejet : fait prévu; — 3° à l'embauchage direct par l'administration militaire : renvoi à l'expertise pour rechercher dans quelle mesure l'administration, par des appels directs aux ouvriers et des offres onéreuses faites à ceux-ci pour l'entrepreneur, a influé sur le taux des salaires. — Plus-value pour travail de nuit. — Indemnité due. — Renvoi à l'expertise. — Cintres. — Fourniture comprise dans le prix de la maçonnerie. — Rejet. — Transport. — Cube des déblais de roc calculé d'après le vide de la fouille augmenté d'un certain coefficient pour foisonnement. — Indemnité due. — Renvoi à l'expertise. — Carnet. — Exactitude des inscriptions contestée. — — Renvoi à l'expertise. — Emmétrage des déblais. — Non lieu à appliquer le prix de l'emmétrage des moellons. — Construction de travaux en sous-œuvre attribuée à une erreur de direction; indemnité due. — Renvoi à l'expertise. — Maçonneries des conduites d'air vicié : application du prix des maçonneries ordinaires. — Parements de maçonnerie destinés à recevoir des chapes : non lieu d'appliquer le prix de la taille des parements vus. — Cheminées. — Construction exécutée à l'aide d'échafaudages et non en suivant les travaux de remblais. — Rejet : application du cahier des charges. — Activité excessive des travaux et perte d'industrie, réclamation tardive : indemnité réclamée plus de six mois après la clôture de l'exercice auquel se rapportaient les travaux : déchéance. (*C. d'Et.*), 140.

— (18) Décompte. — Travaux supplémentaires. — Forfait. — Entrepreneur. — Architecte. — [*Département de l'Eure contre sieurs Chevalier et autres* (*sieurs Cauvin et Dubreuil*).] — Le marché, qui porte sur des travaux à exécuter conformément à un devis déterminant le prix de chaque nature d'ouvrage et sa quantité, n'a pas le caractère de marché à forfait. — En conséquence, le département est tenu de payer les excédents de dépenses provenant des modifications ordonnées en cours d'exécution par l'architecte, si, d'une part, le cahier des charges impose à l'entrepreneur l'obligation de se conformer aux ordres de l'architecte, et si, d'autre part, les travaux supplémentaires ont été exécutés pour réparer des omissions du devis ou pourvoir à des nécessités qui se sont produites en cours d'exécution et ont profité au département (*C. d'Et.*), 436.

DEFOURDRINOY et autres, 12.
DÉLAI, *Voir* 279, 353, 528, 615, 655.
DELANOUE (veuve), 149.
DÉLIMITATION, *Voir* 113, 117.
DELMAS, 115.
DEMERSON, 374.
DES CARS et GUÉDON, 119.
DESDOUITILS, 148.
DESVERGNES et DIEUAIDE, 473,
DEVILLERS, 681.
D'HUNOLSTEIN, 264.
DIARD et DUPUY, 268.
DIEUAIDE et DESVERGNES, 473.

DISTRIBUTION D'EAU :
— Concession. — Participation aux bénéfices. — Cahier des charges. — Interprétation. — (*Compagnie des eaux du Havre contre la ville du Havre.*) — Décidé par interprétation du cahier des charges de la concession que la perception de 5 000 francs par quantité de 200 mètres cubes consommés dans les maisons en sus des mille premiers, stipulée au profit de la ville du Havre, doit être assise sur l'ensemble des concessions particulières faites par la compagnie, sans avoir

égard à leur destination domestique ou industrielle (*C. d'Et.*), 212.

DOMAINE PUBLIC :

— (1) Voirie (Grande). — Etangs salés. — Méditerranée. — Délimitation. — Terrains cultivés. — Droit des tiers. — (*Ville de Narbonne et sieur Delmas.*) — Dans la Méditerranée, le rivage de la mer comprend tout ce qui est couvert par le plus grand flot d'hiver. — En conséquence, n'est pas entaché d'excès de pouvoirs le décret du 19 novembre 1878, qui délimite le rivage de la mer en face de l'étang de Gruissan, en attribuant au domaine public les terrains soumis à l'action du plus grand flot d'hiver, bien que ces terrains fussent cultivés. Le décret portant délimitation des rivages de la mer ne fait pas obstacle à ce que les propriétaires fassent valoir, s'ils s'y croient fondés, devant l'autorité compétente, les droits qu'ils tiennent de leurs titres (*C. d'Et.*), 113.

— (2) Voirie (Grande). — Rivière. — Délimitation. — Recours. — Vérification préalable confiée à un Inspecteur général des Ponts et Chaussées pour reconnaître si un flot compris par un arrêté de délimitation dans le domaine public est recouvert pendant les crues ordinaires de la rivière coulant à pleins bords sans débordement. — (*Dame de la Tombelle*) (*C.d'Et.*), 117.

DOMMAGES :

— (1) Chemin vicinal de grande communication. — Travaux sur la propriété riveraine, obstacle à l'écoulement des eaux. — Servitude. — Indemnité. — Question préjudicielle. Compétence. — (*Sieur Fouan.*) — Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur une demande en dommages-intérêts formée par le riverain d'un chemin de grande communication et fondée sur le préjudice que lui a causé l'administration en faisant pratiquer dans une banquette établie le long de la route une saignée et en renvoyant ainsi dans sa propriété les eaux de la route. La circonstance que le réclamant aurait été condamné par le juge de police pour avoir bouché ces saignées n'est pas de nature à modifier la compétence. Lorsque sur la demande d'indemnité l'administration soulève une question de servitude, y a-t-il là une question préjudicielle de la compétence de l'autorité judiciaire? *Voir* la note (*C. d'Et.*), 7.

— (2) Dommages. — (*Commune de Lestelle contre sieur Montsarrat.*) — Décidé que les travaux de la voirie, exécutés par la commune pour assurer l'écoulement des eaux dans les rues, n'ont pas eu pour conséquence, en augmentant le volume naturel des eaux, de causer un dommage à la propriété du riverain (*C. d'Et.*), 587.

— (3) Dommages. — Compensation de plus-value. — (*Sieur Devillers et Société du canal de la Sambre à l'Oise.*) — Le dommage causé à un moulin par l'exécution de travaux publics et consistant dans une augmentation du nombre des jours de chômage, et dans le fait que la vanne de prise d'eau est manœuvrée par des agents du canal public, peut être entièrement compensé par une augmentation de force motrice pendant les jours où il n'y a pas de chômage, et par les avantages directs procurés au moulin, par le fait que la prise d'eau s'opère actuellement dans un bief du canal (*Devillers*, 1re *esp.*). Mais la compensation de plus-value ne peut être admise qu'autant qu'elle est spéciale et qu'elle met le riverain auquel un préjudice a été causé dans une situation équivalente à celle qu'il avait avant l'exécution des travaux (*Compagnie d'Orléans*, 2e *esp.*). La plus-value causée par la création d'un chemin de fer n'est pas spéciale (2e *esp.*). La modification des moyens d'irrigation d'un pré peut donner lieu au payement d'une indemnité de dommage (2e *esp.*). L'augmentation des frais de curage d'un canal résultant de la disposition des lieux créée par l'exécution de travaux publics donne droit à indemnité (2e *esp.*). Lorsqu'au contraire le dommage causé par une crue n'a pas été augmenté d'une manière appréciable par l'exécution des travaux, aucune indemnité n'est due (2e *esp.*). Les dommages éventuels ne sont pas de nature à donner droit à une indemnité (2e *esp.*) (*C. d'Et.*), 681.

— (4) Expropriation. — Dommages postérieurs. — Interprétation de la décision du jury. — Compétence. — (*Compagnie des chemins de fer du Nord-Est contre sieur Fourcroy.*) — Le

DOMMAGES (*suite*).

conseil de préfecture n'est pas compétent pour statuer sur une demande en dommages-intérêts fondée sur l'inexécution ou le retard dans l'exécution des travaux qu'une compagnie expropriante s'est engagée à exécuter devant le jury. — Ces réclamations soulevant des questions relatives à l'interprétation et à l'exécution de la décision du jury d'expropriation sont de la compétence de l'autorité judiciaire.— Clôtures.— Lorsqu'une compagnie de chemins de fer a établi des clôtures conformes au type adopté par l'administration, un riverain ne peut pas demander la condamnation de la compagnie à des dommages-intérêts à raison d'une prétendue insuffisance desdites clôtures (*C. d'Et.*), 597.

— (5) Dommages. — Clause pénale. — Obligation de faire certains travaux. — Exécution tardive. — Interprétation. — (*Compagnie des chemins de fer du Midi contre sieur Thésa.*) — Lorsqu'un arrêté de conseil de préfecture ayant condamné une compagnie de chemins de fer à payer à un riverain une somme déterminée à titre d'indemnité pour dommages — ou à exécuter dans le délai de quatre mois certains travaux destinés à prévenir le retour des dommages causés à ce riverain ; celle-ci n'a pas exécuté les travaux dans le délai prescrit par le conseil de préfecture, son arrêté ne doit être interprété en ce sens que l'indemnité ayant été stipulée pour le simple retard, le riverain pourra obtenir à la fois l'indemnité et l'exécution de l'obligation principale. — Dans l'espèce, il résulte de l'arrêté et des pièces de l'instruction que le conseil de préfecture a donné le choix à la compagnie entre le payement de l'indemnité et l'exécution des travaux. Ledit arrêté ne fait pas obstacle à ce que le riverain demande une indemnité spéciale pour le retard ou la mauvaise exécution des travaux (*C d'Et.*), 420.

— (6) Dommages. — Dérivation de sources par une commune. — Compétence. — Procédure. — Arrêté ordonnant une expertise. — Caractère préparatoire. — (*Ville de Limoges.*) — Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur les demandes en dommages-intérêts formées par des usiniers contre une ville à raison du dommage qu'elle leur a causé par dérivation de sources — autorisée, pour l'alimentation de la ville, par décret déclarant ce travail d'utilité publique — alors même que ledit décret aurait réservé un certain volume d'eau au profit des usiniers. — Procédure. — L'arrêté qui ordonne une expertise sur l'importance du dommage, tous droits et moyens des parties réservés, a le caractère préparatoire et n'est dès lors pas susceptible de recours immédiat au Conseil d'Etat) (*C. d'Et.*), 679.

— (7) Dommages. — Inondation augmentée par la construction d'un passage sous rails. — Indemnité. — (*Société belge des chemins de fer*). — Lorsque les dommages causés par le débordement d'une rivière ont été notablement augmentés à raison de la modification apportée dans le régime des eaux de cette rivière par l'établissement d'un passage sous les rails de la voie ferrée, la compagnie qui a construit ce travail est avec raison déclarée responsable de l'aggravation de préjudice. — Calcul de l'indemnité. — Il n'y a pas lieu en conséquence d'accorder au fermier des terres inondées une indemnité représentant la totalité de la perte de fumier et de récoltes, la compagnie n'étant responsable que de l'aggravation du préjudice : fixation d'une indemnité partielle. — Privation d'accès d'un chemin de culture devenu impraticable par suite des travaux. — Indemnité due au fermier. — Moins-value de fermage demandée par un propriétaire. — Rejet : le fermier ayant été indemnisé, il n'y a pas moins-value de fermage. — Perte de terre végétale : indemnité accordée. — Intérêts, intérêts des intérêts. — Procédure. — Annulation en la forme d'un arrêté qui ne vise pas les conclusions des parties (*C. d'Et.*), 19.

— (8) Dommages. — Gêne momentanée. — La gêne momentanée causée à la circulation d'une voie publique, par des travaux de voirie régulièrement autorisé, n'est pas de nature à donner droit à indemnité à des industriels (1re et 2e *esp.*); lorsque, d'ailleurs, l'immeuble avait conservé un accès par un autre côté (*Lamy* 1re *esp.*);

— et que la gêne n'a pas excédé, par sa durée et par sa gravité, la mesure des sujétions que les riverains doivent supporter. — (*Ville de Saint-Etienne, 2e esp.*) (*C. d'Et.*), 410.
— (9) Dommages. — Occupation temporaire. — Indemnité pour enlèvement de dépôts de matériaux. — Compétence. — (*Sieur et dame Vallery-Michel.*) — Le propriétaire d'un terrain occupé pour la construction de travaux publics, n'est pas fondé à exiger l'enlèvement des déblais provenant de l'occupation de son terrain quand les travaux publics sont achevés, le rétablissement des lieux dans leur état primitif, et l'évaluation par les experts de la dépense nécessaire à cet effet. — Il n'est fondé qu'à réclamer une indemnité à raison du dommage causé à sa propriété. — Dans ces circonstances, le propriétaire ne peut pas se fonder sur ce que les dommages causés à sa propriété sont permanents, et qu'ils constituent dès lors une expropriation, — demander que le règlement de l'indemnité à lui due soit fait par le jury d'expropriation, conformément à la loi du 3 mai 1841. — Le terrain a été restitué aux requérants qui en ont repris possession; le conseil de préfecture est compétent. — Procédure. — La présence des parties à l'expertise n'est pas un acquiescement à la décision qui l'a ordonnée. — Arrêté interlocutoire. — Recours recevable jusqu'à l'expiration du délai pour se pourvoir contre l'arrêté définitif (*C. d'Et.*), 64.
— (10) Dommages. — Occupation temporaire. — Arrêté préfectoral. — Annulation. — Recours du Ministre. — Irrecevabilité. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieurs Desdoutils et Jonquier.*) — Le Ministre des Travaux Publics n'a pas qualité pour demander l'annulation de l'arrêté du conseil de préfecture qui accueille l'opposition formée par un propriétaire contre un arrêté préfectoral d'occupation temporaire, pris dans l'intérêt exclusif d'un entrepreneur. — Mais l'Etat ayant été mis en cause, et condamné par le conseil de préfecture aux frais d'expertise et aux dépens, l'arrêté de ce conseil est annulé sur ce point (*C. d'Et.*), 148.
— (11) — Dommages. — Occupation temporaire. — Compagnie de chemins de fer. — Sous-traitants. — Responsabilité. — Compétence. — (*Sieur Frausa et Bonnet contre compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.*) — Lorsqu'aux termes du cahier des charges annexé à un décret de concession, un concessionnaire (de chemin de fer) est tenu de supporter les indemnités pour occupation temporaire, ce concessionnaire ne peut pas décliner la responsabilité des dommages que causent à des particuliers les occupations de terrains opérées par ses sous-traitants et soutenir qu'elle doit rester à la charge de ceux-ci. — Les conventions de la compagnie avec des tiers pour l'exécution de ces travaux, ne peuvent être appréciées par le conseil de préfecture, qui ne peut que se borner à mettre à la charge du concessionnaire les indemnités dues aux propriétaires. (*C. d'Et.*), 274.
— (12) Dommages. — Ports maritimes. — Responsabilité. — [*Ministre des Travaux Publics contre le sieur Scopinich* (*capitaine du navire Alder*).] — Lorsque des avaries ont été causées au brise-lames d'un port, par un navire qui y entrait sous la direction exclusive du pilote et des marins du port (le capitaine et l'équipage ayant quitté son bord pour cause de force majeure) la responsabilité de ces avaries ne doit pas incomber au capitaine (*C. d'Et.*), 423.
— (13) Dommages. — Procédure. — Assistance à l'expertise. — Arrêté contradictoire. — (*Sieur Mivière.*) — L'arrêté du conseil de préfecture rendu à la suite d'une expertise est contradictoire vis-à-vis de la partie dont l'expert à prêté serment et a été invité par ses collègues à procéder aux opérations de l'expertise et qui a elle-même soumis ses moyens de défenses aux experts de son adversaire, alors même qu'elle n'aurait pas produit de mémoire devant le conseil de préfecture (*C. d'Et.*), 617.
— (14) Dommages causés par des sous-traitants. — Responsabilité du concessionnaire. — Action en garantie. — Compétence. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieurs Varigard et Mortier*). — La juridiction administrative n'est pas compétente

DOMMAGES (*suite*).

pour connaître d'une action en garantie formée contre ses sous-traitants par une compagnie de chemins de fer à la suite de condamnations prononcées contre elle à raison de dommages causés par des travaux exécutés par ces sous-traitants. — En conséquence la compagnie n'est pas fondée à déférer au Conseil d'Etat l'arrêté du conseil de préfecture qui, statuant sur la demande d'un particulier en réparation du dommage qui lui a été causé a mis ces sous-traitants hors de cause. (*C. d'Et.*), 368.

— (15) Dommages. — Usine. — Ensablement du bief. — Augmentation des frais de curage. — Dommage nouveau. — Expertise obligatoire. — (*Sieur Perrin des Iles.*) — Lorsque des travaux de pavage exécutés par une ville sur des voies publiques peuvent avoir pour conséquence d'aggraver la servitude naturelle d'écoulement des eaux incombant à un usinier, et d'augmenter, dans une mesure à déterminer, les frais de curage du canal d'amenée de ses moulins, la demande d'indemnité ne peut être rejetée sans qu'il ait été procédé à une expertise préalable. — Lorsqu'une convention a réglé les dommages résultant de la construction d'un canal, à une certaine époque, cette convention ne fait pas obstacle à l'allocation d'une nouvelle indemnité pour les dommages postérieurs (*C. d'Et.*), 17.

— (16) Dommages. — Procédure. — (*Villes de Roubaix et de Tourcoing.*) — La demande d'indemnité fondé sur le dommage résultant d'un système d'égouts construits par des villes, est de la compétence du conseil de préfecture comme se rattachant à l'exécution de travaux publics. — Expertise ordonnée sur le point de savoir à la charge de qui, de l'Etat, des villes ou des industriels, doit être mise la responsabilité du dommage. — Procédure. — Signification de l'ordonnance de soit communiqué. — Lorsqu'une société a son siège à l'étranger et en France un siège administratif, elle peut être assignée à son siège social à l'étranger. Dans ce cas l'ordonnance de soit communiqué, contenant assignation, peut être faite au parquet dans les formes de l'article 69 du Code de procédure civile. — Arrêté préparatoire. — N'est pas purement préparatoire l'arrêté par lequel un conseil de préfecture se déclare compétent et reconnait que des dommages allégués sont de nature à ouvrir un droit à indemnité (*C. d'Et.*), 664.

— (17) Dommages. — Remise en état. — Evaluation. — Tierce expertise. — Formes. — Frais d'expertise. — (*Sieur Janvier contre ville de Blois*). — L'indemnité de dommage ne doit pas nécessairement être équivalent de la remise des lieux dans leur état primitif : elle peut ne représenter que la dépréciation. — Des conclusions additionnelles qui n'ont pour but que de signaler au conseil de préfecture des omissions faites par les experts et l'insuffisance de l'indemnité par eux proposée, peuvent être renvoyées directement au tiers expert par le conseil de préfecture sans avoir été préalablement examinées par les experts. Le tiers expert n'est pas tenu d'entendre les parties. Il suffit que celles-ci aient eu connaissance de son rapport et aient pu le discuter. — Les frais d'une expertise nécessitée par le refus de l'auteur du dommage d'allouer une indemnité quelconque doivent être mis à la charge de celui-ci. (*C. d'Et.*), 676.

— (18) Maire. — Retard dans la délivrance d'un alignement. — Demande en dommages-intérêts. — Rejet. — (*Sieur Valette.*) — Décidé que le retard dans la délivrance d'un alignement demandé par le requérant n'était pas, dans les circonstances dans lesquelles il s'est produit, de nature à entraîner un dommage dont la ville puisse être rendue responsable, que l'absence de toute diligence de la part du requérant pour obtenir de l'autorité judiciaire le règlement de l'indemnité d'expropriation à laquelle il avait droit n'était imputable qu'à lui-même et qu'enfin le requérant ayant renoncé à l'expropriation sous certaines conditions déclarées exécutées par jugement ayant acquis l'autorité de la chose jugée, le refus de dommages-intérêts réclamés par le riverain avait pu être prononcé sans expertise préalable (*C. d'Et.*), 48.

— (19) Communes. — Sol d'une rue aliéné. — Edification de construc-

tions sur un ancien canal : Mesures de voirie et de salubrité publique — Dommage aux anciennes maisons riveraines. — Compétence du conseil de préfecture. — (*Dame veuve Screpel*). — Le conseil de préfecture est compétent pour connaître d'une demande en indemnité formée contre une ville par un propriétaire qui se plaint de ce qu'une opération de voirie exécutée par cette dernière a eu pour conséquence le comblement du canal sur lequel sa maison prenait jour et air et la construction de maisons privées au-devant de la sienne. — C'est à tort que le conseil de préfecture a considéré que le dommage causé à ce propriétaire par les constructions dont il s'agit résultait de travaux privés (*C. d'Et.*), 207.

— (20) Dommages aux usines. — Existence légale. — Consistance. — Détournement d'eau pour la navigation et l'approvisionnement de la ville de Paris. — Perte de force motrice. — Indemnité. — Calcul. — Intérêts. — (*Ville de Paris contre époux Lequesne.*) — Existence légale. — Pièces incendiées. — Décidé que l'existence légale d'un moulin avant 1566 est suffisamment établie par les renseignements conservés sur le contenu de diverses pièces détruites en 1871 lors de l'incendie de l'hôtel de ville où elles avaient été déposées. — Consistance. — Lorsque l'administration n'allègue aucun fait qui établisse que la consistance du moulin ait, depuis son existence, été augmentée au détriment du domaine public, y a lieu de considérer sa consistance actuelle comme fondée en titre. — Dommages-intérêts. — L'état est tenu d'indemniser l'usinier dont le moulin est fondé en titre à raison du détournement d'un volume d'eau pour le service de la navigation. — La ville de Paris est tenu d'indemniser le même usinier à raison du détournement d'un volume d'eau pour son alimentation. — L'Etat n'est-il pas tenu d'indemniser le même usinier à raison des prises d'eau pratiquées par la compagnie du chemin de fer de l'Est, les communes et les particuliers. — L'autorisation de prendre l'eau ne leur a été donnée que sous la réserve des droits des tiers. — La ville de Paris n'est-elle pas tenue d'indemniser le même usinier à raison du détournement des eaux de la Dhuys acquises par elle à titre onéreux et dont elle dispose comme propriétaire. — L'indemnité ne serait due qu'au cas où l'autorité judiciaire aurait reconnu le droit de cet usinier sur cette rivière. — Perte de force motrice. L'usinier auquel une indemnité est accordée pour diminution de force motrice n'est pas fondé à demander qu'il lui soit tenu compte, dans l'appréciation de l'indemnité, du meilleur rendement qu'il aurait pu obtenir ultérieurement par par la transformation du moteur. — L'indemnité doit être appréciée d'après la force motrice actuelle. — Appréciations des indemnités dues en tenant compte de la diminution des débits de la rivière, et des jours de chômage qui en sont la conséquence. — Indemnité définitive. — Lorsque le régime des prises d'eau dans une rivière a été définitivement réglé, l'indemnité à laquelle a droit l'usinier doit consister en un capital à raison du dommage qui, pour l'avenir, résulte de la diminution de la force motrice. — Fixation de ce capital au chiffre du dommage annuel capitalisé à 5 p. 100. — Remplissage des biefs après les chômages annuels de navigation : indemnité due en capital et calculée sur le nombre de jour de chômage. — Fonctionnement intermittent de l'usine municipale de Saint-Maur pendant les basses eaux. — Indemnité admise puis contestée par la ville. — Maintien de l'indemnité. (*C. d'Et.*), 54.

DOMMAGES. *Voir* 17, 265, 552, 593.
DOREY (époux) et autres. 552.
DUCOS et LEVOISVENEL, 651.
DUFAUR (Félix), 266.
DUPONT, 552.

E

EAUX. — Colonies (Réunion). — Concession. — Précarité. — Concession nouvelle. — Prise d'eau sur un canal particulier. — (*Sieur Cabane de Laprade et autres contre le Crédit foncier colonial.*) — Dans les colonies, les eaux font partie du domaine public ; les concessions d'eaux ne sont données que sous réserves du droit

EAUX (*suite*).

pour l'administration de les limiter ultérieurement, et si de nouvelles concessions ne doivent être accordées qu'autant qu'elles ne portent pas atteintes aux anciennes, il est décidé, dans l'espèce, qu'il en est ainsi et que l'administration a fait un équitable usage de son droit de répartition. — Le concessionnaire d'une quantité d'eau déterminée peut être autorisé à faire sa prise dans un canal privé (*C. d'Et.*), 658.

ECOLE nationale des Ponts et Chaussées. — Classement des élèves-ingénieurs par ordre de mérite et distribution des prix (année 1884-1885), 465.

ELECTIONS législatives (Mesures prises pour les), (*circ.*), 620.

ETABLISSEMENT THERMAL. — Inondation de la source. — Indemnité annuelle. Propriétaire et locataire. — (*Ville de Marseille contre la dame veuve Ziem et le sieur Ribot.*) — Appréciation de l'indemnité due au propriétaire et au locataire d'un établissement d'eau minérale, par suite des ruptures successives du canal de la Durance appartenant à la ville de Marseille, ruptures qui ont chaque fois transformé la source d'eau sulfureuse en source d'eau douce. On tient compte de ce que les travaux de la ville ne sont pas la cause unique du dommage et de l'éloignement de clientèle dû à l'affaiblissement de la source. — Allocation d'une indemnité annuelle. — Absence de dépréciation définitive. — Intérêts, intérêts des intérêts (*C. d'Et.*), 205.

EURE (département de l'), 436.

EVOTTE, 277.

EXCÈS de pouvoirs, *Voir* 13, 52, 264, 266, 530, 532, 583, 588.

EXÉCUTION d'office, 606.

EXPERTISE, 17, 123, 353, 648.

EXPROPRIATION pour cause d'utilité publique :

— (1) Cassation. — Moyen d'ordre public. — Cours et tribunaux. — Composition. — Avocat. — Serment. — (*Chemins de fer de l'Etat.*) — Le moyen tiré de la composition irrégulière du tribunal qui a choisi les jurés est d'ordre public ; il ne peut pas être couvert par le consentement des parties. — L'avocat appelé à remplacer accidentellement un juge empêché n'est pas tenu de prêter le serment spécial prescrit aux magistrats (*C. de Cass.*), 285.

— (2) Enquête. — Dépôt du plan parcellaire. — Délai. — (*Commune de Cérilly.*) — Le délai de huitaine pendant lequel le plan parcellaire des terrains et édifices dont la cession paraît nécessaire doit être déposé à la mairie, ne comprend pas le jour de l'avertissement et ne doit expirer qu'au terme au huitième jour, c'est-à-dire à minuit (*C. de Cass.*), 528.

— (3) Excès de pouvoir. — Dommage éventuel. — (*Epoux Dorey et autres.*) — Le jury commet un excès de pouvoir quand il comprend dans l'indemnité qu'il alloue la réparation d'un dommage éventuel et incertain qui n'est pas la conséquence directe, immédiate et nécessaire de l'expropriation, mais qui ne peut être que le résultat de l'exécution des travaux publics en vue desquels l'expropriation a eu lieu (*C. de Cass.*), 552.

— (4) Jugement d'expropriation. — Défaut de motifs. — (*Commune de Saint-Vallier.*) — Le jugement d'expropriation doit constater que toutes les formalités légales ont été remplies et que les pièces qui en contiennent la preuve ont été produites devant le tribunal et appréciés par lui (*C. de Cass.*), 282.

— (5) Jugement d'expropriation. — Noms des parties. — Nullité. — (*Ville de Saint-Denis et Préfet de la Seine.*) — Est nul le jugement d'expropriation rendu contre une personne qui, d'une part, n'est pas propriétaire de la parcelle frappée d'expropriation, et qui, d'autre part, n'est pas indiquée comme propriétaire par la matrice des rôles (*C. de Cass.*), 287.

— (6) Jugement d'expropriation. — Noms des propriétaires. — (*Sieur Renault, maire de la commune d'Ambrières*) — Tout jugement d'expropriation doit, sous peine de nullité, contenir le nom de tous les propriétaires à l'égard desquels il est rendu. Celui dont les prétentions à la propriété ou copropriété d'une parcelle ont été révélées à l'expropriant par une instance contradictoire peut s prévaloir de l'omission de son no (*C. de Cass.*), 290.

— (7) Jury. — Convocation. — Ju supplémentaire. — (*Sieurs Riber* — Le magistrat directeur du ju

remplace valablement par le premier juré supplémentaire un juré titulaire qui. porté sur la liste, n'a pas répondu à l'appel de son nom et qui n'a pas été touché par la citation (*C. de Cass.*), 286.
— (8) Jury. — Mandat. — Excès de pouvoir. — (*Sieurs Trochet et Farnault-Dumesny.*) — Le jury doit se borner à fixer l'indemnité due à raison des propriétés désignées dans le jugement d'expropriation sans modification, à moins d'un consentement valablement donné par toutes les parties. Toute prétention contraire ne constitue ni un litige ni une contestation sur le fond du droit, dans le sens de l'art. 39, § 4, de la loi du 3 mai 1841, et ne saurait donner lieu à la fixation d'une indemnité hypothétique (*C. de Cass.*), 530.
— (9) Tableau des offres. — Plans parcellaires. — Communication aux jurés. — (*Ville de Belley.*) — Est nulle la décision rendue par un jury d'expropriation, lorsque le procès-verbal des opérations ne constate pas que le tablau des offres et les plans parcellaires ont été mis sous les yeux des jurés (*C. de Cass.*), 529.
— (10) Cassation. — Pourvoi. — Mandataire. — Absence d'arrêté de cessibilité. — Magistrat directeur. — (*Préfet de la Seine-Inférieure.*) — Pour former valablement un pourvoi collectif, non seulement en son nom mais aussi au nom d'associés ayant agi dans un calcul individuel, le président d'un syndicat, au cas même où les actes d'association lui auraient conféré le pouvoir d'ester en justice, doit mentionner dans les actes de la procédure qu'il agit comme mandataire des propriétaires syndiqués. S'il ne le fait, le recours en cassation intervenu n'est régulièrement formé qu'en ce qui le concerne personnellement. — En l'absence d'arrêté de cessibilité ou d'une cession amiable, le tribunal saisi par le propriétaire peut, sans que la requête ait été communiquée au préfet, refuser de désigner un magistrat directeur du jury (*C. de Cass.*), 284.
Extraction de matériaux. — Arrêté d'autorisation. — Défaut de notification. — Conseil de préfecture. — Compétence. — (*Sieur Fournier contre sieur Favril.*) — Lorsque l'arrêté préfectoral autorisant l'occupation n'a pas été régulièrement notifié au propriétaire ou à ses représentants, conformément aux prescriptions de l'article 2 du décret du 8 février 1868, l'entrepreneur ne peut se prévaloir de la qualité d'entrepreneur de travaux publics. La juridiction judiciaire est seule compétente pour statuer sur le dommage (*C. d'Et.*), 5.

F

FAFEUR (frères), 270.
FAIVRE (faillite), 459.
FARNAULT-DUMESNY et Trochet, 530.
FAURE, Dartiguelongue et Lasserre, 73.
FAVRIL. 5.
FENEON, 534.
FILLON et Mathevet, 410.
Finistère (département du), 611.
FLORANS (consorts de), 50.
Forfait. — Se référant au devis descriptif des travaux. — Communes. — Deux devis descriptifs différents : l'un rédigé lors du forfait et portant la signature des parties, l'autre rédigé par la commune lors du payment et ne portant pas la signature de l'entrepreneur. — Premier devis seul opposable à l'entrepreneur et déterminant seul les travaux compris dans le forfait. — (*Commune du Vésinet contre sieur Brugière*)(*C. d'Et.*), 369.
FORMET, 353.
FORNERET (veuve(, 413.
Fort-de-France (ville de), 260.
FOUAN, 7.
FOURCROY, 597.
FOURNIER, 5.
Frais d'expertise, *Voir* 676.
FRAUSA et Bonnet, 274.

G

GADOULEAU, 654.
GAGNEUX, 123.
GALBBUN, 291.
GALBRUN, Moiroud et Vincelet, 469.
GALBRUN et autres, 588.
GALTE, Bénézet et Salbador, 481.
Garantie d'intérêts, 360.
GENEVIERE, 648.
GOFFIN, 608.
GOULARD, 484.

GRAS, 429.
GRELAUT, 32.
GUEDON et Des Cars, 119.
GUERIN, 38, 615.
GUIBLIN, 364.
GUIGNARD, 71.
GUILLAUME, 414.

H

HAMEIDA ben Korachi, 477.
HARDING, 209.
HARLINGUE, 129.
Havre (ville et octroi du), 212, 283.
HEBERT (Alexandre), 476.
HEBERT-DESROQUETTES (sieur et demoiselle), 151.
Honoraires d'architecte, 356.
HOUDIN (dame), 9.

I

Indemnité, *Voir* 19, 593.
Ingénieurs. — Frais de visite d'une prise d'eau.— Recouvrement.—(*Sieur Mangeot.*) — Les frais et honoraires dus aux Ingénieurs à raison de leur intervention dans des affaires d'intérêt communal ou privé ne sont pas assimilés à des contributions publiques, et à ce titre recouvrable comme en matière de contributions directes. — Incompétence de la juridiction administrative (*C. d'Et.*), 602.

J

JANVIER, 676.
JONQUIER, 148.
JUSSEAUME et Louvel, 593.
Jussey (commune de), 355.

L

LABORDE, Boy et autres, 669.
LACOUR, 108.
LAGACHE, 69.
LAMY, 410.
Lancey à Grenoble (syndicat de), 109.
LANTEYRES, 216.
LASSERRE, 73.
LAVIE, 603.
LEDIEU, 425.
LEGRAND et Martin, 417.
LEQUESNE (époux), 54.
LESENNE, 28.
LEVOISVENEL et Ducos, 651.
LHOMME, 23, 601.
Limoges (ville de), 679.
Livraison, 534.
LOIRAUD, Bossuat et Perrot, 689.
LOUP, 127.
LOUVEL et Jusseaume, 593.

M

Maine-et-Loire (département de), 123.
Maing (commune de), 425.
Mandatement des dépenses. — Délégation de signature en l'absence du titulaire des ordonnances de fonds (*circ. déc.*), 577.
MANGEOT, 602.
Marais (desssèchement des).
— (1) Syndicat du canal de Buzay. — Ancien arrêt du conseil. — Travaux par l'Etat. — Subvention allouée par l'assemblée générale. — Répartition par voie de taxes. — (*Sieur Simon contre le syndicat de Buzay.*) — Décidé que les dispositions de l'arrêt du Conseil d'Etat du Roi du 14 février 1713, relatif au dessèchement des marais situés sur les rives du lac de Grand-Lieu et rivières affluentes (Loire-Inférieure), n'ont été abrogées ni par la loi du 14 floréal an XI ni par celle du 16 septembre 1807. Le décret du 16 mai 1881, qui a déclaré d'utilité publique les travaux en vue d'amener le dessèchement complet des marais qui entourent le lac de Grand-Lieu et les rivières voisines, est la continuation et l'achèvement des travaux entrepris en exécution de l'arrêt du Conseil du 14 février 1713. En conséquence, l'assemblée générale de l'association avait compétence pour voter une subvention au profit de l'Etat qui exécutait les travaux, et la taxe établie sur les propriétaires de marais à l'effet de rembourser à l'Etat cette subvention promise doit être répartie entre les propriétaires, d'après les bases établies par l'arrêt du Conseil de 1713 et l'ordonnance de l'intendant de Bretagne du 29 mai 1767, qui a été prise en exécution de cet arrêt. Dépens. — Réclamation sans frais (*C. d'Et.*), 103.
— (2) Syndicat pour l'assainissement de la vallée de la Dives. — Entretien. — Taxes. — Degré d'intérêt déterminé

par l'étendue des propriétés. — (*Sieur et demoiselle Hébert-Desroquettes.*) — Grief tiré de ce que des rôles pour l'entretien des travaux auraient été émis avant que les travaux mêmes d'assainissement fussent terminés. Rejet : l'article 25 de la loi du 16 septembre 1807 relatif au desséchement des marais est inapplicable à des travaux d'assainissement exécutés par un syndicat constitué entre les communes intéressées en vertu des articles 55 et 56 de cette loi; de plus, le décret constitutif de l'association syndicale pour l'entretien des travaux d'assainissement a autorisé l'émission du rôle pour les dépenses d'entretien. Grief tiré de l'absence du dépôt pendant un mois à la mairie de la commune de la situation des lieux, des plans parcellaires et des projets de travaux et de répartition de la dépense. Rejet : cette obligation, formulée par le décret qui a constitué le syndicat d'assainissement de la Dives, ne se trouve pas reproduite dans le décret qui a organisé le syndicat d'entretien des travaux. Grief tiré de ce que le compte des travaux exécutés pendant un exercice n'a pas été déposé à la mairie dans les deux mois de la clôture de cet exercice. Rejet : cette formalité a seulement pour but de permettre aux propriétaires de présenter après chaque exercice leurs observations au syndicat : or, ceux-ci ont pu discuter devant le conseil de préfecture la légalité des rôles et le montant des cotes. Taxes établies d'après l'étendue des terrains et non d'après l'intérêt à l'entretien des travaux à raison de leur valeur et de leur situation; décidé que, dans les circonstances de l'affaire, et à raison de la nature des travaux, il n'y a pas lieu de prendre ces deux derniers éléments pour apprécier le degré d'intérêt (*C. d'Et.*), 151.

— (3) Communes. — Chemins vicinaux. — Exemption. — (*Commune de Sémussac.*) — Les chemins vicinaux compris dans le périmètre d'un syndicat de desséchement de marais sont imposables aux taxes d'entretien comme les propriétés privées. — L'exemption prévue par la loi du 3 frimaire an VII ne s'applique qu'à la contribution foncière (*C. d'Et.*), 596.

MARCET et consorts, 527.

MARCHÉ à forfait. — Entreprise de démolition d'un bastion à Narbonne. — Prévisions prétendues erronnées. — (*Sieur Marquié contre ville de Narbonne.*) — Lorsqu'une entreprise de démolition a été adjugée à fortait, l'entrepreneur ne peut demander une réduction de prix pour erreur dans les prévisions ou les calculs du devis ou la nature des matériaux à trouver dans les fouilles; en conséquence, s'il se refuse à l'exécution du marché, la résiliation doit être prononcée contre lui (*C. d'Et.*), 50.

MARQUIE, 50.

MARSEILLE (ville de), 203.

MARTIN (époux), 372.

MARTIN et LEGRAND, 417.

MATHEVET et FILLON, 410.

MEURTHE-ET-MOSELLE (département de), 405.

MÈZE (ville de), 215.

MÈZE (Société du nouveau port de), 215.

MICHALLET, 9.

MILLAUD, 279.

MINISTRE de l'Agriculture, 265, 606.

— de la Guerre, 140, 470, 615.

— des Travaux Publics, 9, 38, 120, 148, 216, 374, 404. 415, 417, 419, 423, 593, 650, 654, 670.

MISE en demeure, 606.

MISE EN RÉGIE :

- (1) Mise en régie exécutée. — Contestation ultérieure. — Recevabilité. — Cahier des conditions générales en 1866, article 35. — (*Sieur Sérail.*) — L'entrepreneur qui continue comme tâcheron les travaux dont il était entrepreneur, et qui exécute ainsi l'arrêté de mise en régie prononcée contre lui est il recevable à soutenir ultérieurement qu'elle a été irrégulièrement prononcée? — Rés. aff. impl.. La mise en régie est régulièrement prononcée lorsque l'entrepreneur n'exécute pas les mises en demeure qui lui sont données et il n'est pas nécessaire que cette inexécution soit constatée contradictoirement, — dans l'espèce, l'entrepreneur aurait d'ailleurs encouru la mise en régie par sa lenteur, sa négligence et son insuffisance de ressources (*C. d'Et.*), 613.

— (2) Mise en régie. — Travaux accessoires. — Malfaçons. — Refus du règlement immédiat. — Expertise; exécution des travaux d'investigation. — (*Sieur Geneviève contre commune de Nissan.*) — Lorsqu'une commune

MISE EN RÉGIE (*suite*).

n'a pas usé du droit qu'elle s'était réservé de distraire d'une entreprise certains travaux, ceux-ci sont soumis, comme le reste des travaux, aux conditions du cahier des charges. Dès lors, s'il ne sont pas en état de réception, et si l'entrepreneur a refusé d'exécuter les réparations nécessaires, le préfet a pu mettre en régie l'achèvement de l'entreprise et refuser le payement immédiat de ces travaux. Lorsque les experts ont dû exécuter certains travaux pour remplir leur mission, la partie qui succombe doit en payer le montant (*C. d'Et.*), 648.
MIVIERE, 617.
MOHAMED Sghir ben Zouaoul, 475.
MONTAMISÉ (commune de), 119.
MOIROUD, VINCELET et GALBRUN, 469.
MONGEAUD, 556.
MONTSARRAT, 587.
MORTIER et VARIGARD, 568.

N

NARBONNE (ville de), 30, 113.
NAVIGATION INTÉRIEURE. — Eclairage pendant la nuit des bateaux et des obstacles à la navigation. — Répartition des voies navigables en trois catégories au point de vue des dispositions applicables aux bateaux en marche (*circ.*), 218.
NEGRE et ROMMEL frères, 521.
NISSAN (commune de), 648.
NOBLOT, 405.
OCCUPATION temporaire, 64, 148, 274.
— Arrêté d'autorisation rapporté. — Non lieu à statuer. — (*Sieur Lacour*) (*C. d'Et.*), 108.

O

OCTROIS. — Exemption. — Chemins de fer. — (*Ville et octroi du Havre*). — Doit être considérée comme affectée au service général des transports, comme le chemin de fer dont elle constitue en réalité un prolongement, la voie ferrée destinée à relier la gare d'un chemin de fer avec les bassins d'un port et à mettre en contact avec les points d'embarquement et de débarquement des marchandises la gare d'où elles seront expédiées à leurs destinations. — D'où il suit que les matériaux employés à la construction de cette voie ferrée sont exempts des droits d'octroi (art. 13 du décret du 12 février 1870) (*C. de Cass.*), 283.
OUDIN, 140.

P

PAIGNON, 52.
PARIS (ville de), 54, 129, 209, 428.
PASTRIE, 670.
PAUL, VASSEUR et autres, 687.
PÊCHE FLUVIALE. — Renseignements périodiques à fournir sur la marche du service (*circ.*), 619.
PENSIONS CIVILES :
— (1) Ponts et Chaussées. — Conducteur. — Services antérieurs à 1854 (comme surnuméraire chef-cantonnier, chef d'atelier et piqueur) non admissibles pour constituer le droit à pension. — Retraite par limite d'âge mais sans infirmités. — Rejet de la demande de pension. — (*Sieur Sanguinet*). — L'agent des Ponts et Chaussées qui est mis à la retraite par limite d'âge, en exécution de la circulaire du 24 mai 1878, n'est pas fondé à soutenir que cette mise à la retraite équivaut à un certificat de maladie ou d'infirmité qui lui donne droit à une pension exceptionnelle (*C. d'Et.*), 107.
— (2) Gastralgie contractée dans l'exercice des fonctions de conducteur des Ponts et Chaussées et ayant fait obtenir au dit fonctionnaire un congé illimité, mais sans être de nature à l'empêcher de reprendre son service. — Rejet d'une demande de pension exceptionnelle pour infirmités. — (*Sieur Dupont*) (*C. d'Et.*), 352.
PERAUD et BENON, 474.
PERRADON, 430.
PERRIN DES ILES, 13, 17.
PERROT, LOIRAUD et BOSSUAT, 689.
PERSONNEL :
(1) Cumul de traitement. — Rappel d'instructions (*circ.*), 254.
(2) Conférences mixtes-intervention des ingénieurs ordinaires et des ingénieurs en chef des Mines pour l'instruction des affaires mixtes (*circ.*), 251.
(3) Suppression du cadre auxiliaire (*circ.*), 298.

I. — Ingénieurs.

1° Nominations, 381, 540, 621, 711.
2° Promotions, 79, 382, 493, 711.
3° Avancements, 191, 382, 541, 712.
4° Décorations, 78, 381, 539, 711.
5° Honorariat, 381, 493.
6° Services détachés, 79, 304, 382, 541, 621, 712.
7° Congés, 192, 246, 382, 449, 493, 542, 567, 622.
8° Congés renouvelables, 79, 192, 246, 304, 383, 449, 494, 567, 622, 712.
9° Disponibilité, 193, 542, 713.
10° Retraites, 82, 193, 246, 305, 383, 450, 494, 542, 568, 713.
11° Décès, 82, 193, 247, 305, 450, 622, 713.
12° Décisions diverses, 83, 193, 247, 305, 383, 450, 494, 543, 568, 622, 713.

II. — Conducteurs.

1° Nominations, 196, 308, 392, 499, 548, 575, 627, 719.
2° Avancements, 93, 196, 392, 499, 548, 575, 627, 719.
3° Décorations, 93, 548, 575.
4° Services détachés, 93, 196, 252, 392, 458, 509, 549, 576, 627, 719.
5° Congés, 95, 197, 252, 308, 393, 459, 510, 549, 576, 627, 719.
6° Congés renouvelables, 95, 197, 252, 308, 393, 459, 510, 550, 577, 628, 720.
7° Disponibilité, 253, 396, 512, 550, 578, 720.
8° Démissions, 97, 198, 253, 397, 512, 550, 628, 720.
9° Retraites, 97, 198, 253, 309, 397, 461, 512, 550, 578, 721.
10° Décès, 98, 198, 253, 309, 397, 461, 551, 578, 628, 721.
11° Décisions diverses, 98, 198, 253, 309, 398, 462, 513, 551, 579, 628, 722.

PESÉZ, 606.
PLAIST et autres, 149.
POLICE des gares, 687.
PORTEFIN (héritiers), 428.
PRÉFET de la Seine, 287, 289.
— de la Seine-Inférieure, 284.
PRESCRIPTION, 535.
PREUVE, 517, 531.
PRISE d'eau, 658.
PROCÉDURE, *Voir* 123, 155, 265, 372, 617, 664, 679.

Q

QUEINNEC, 611.

R

RECEVABILITÉ, *Voir* 50, 613.
RECOURS contentieux, pour excès de pouvoirs, etc., 13, 25, 50, 63, 73, 651.
RÉSILIATION. — Travaux publics communaux. — Indemnité. — Conseil privé. — Compétence. — Intérêts. — (*Ville de Fort-de-France contre sieur Aries.*) — Décidé que les pierres fournies par l'entrepreneur satisfaisant aux conditions du cahier des charges, la commune devait en payer le prix et une indemnité pour résiliation. — Le conseil privé, statuant comme conseil du contentieux administratif, est compétent pour accorder à un entrepreneur des dommages-intérêts à raison de l'inexécution des conditions du cahier des charges. — (Art. 176 de l'ordonnance du 9 février 1827) (*C. d'Et.*), 260.
RESPONSABILITÉ, *Voir* 69, 274, 291, 368, 423, 517, 518.
REY, 259.
RIBERT, 286.
RIBOT, 203.
ROCHEFORT (ville de), 356.
ROGERIE (hrs), 15.
ROMESTIN, 430.
ROMMEL et NÈGRE, 521.
ROUBAIX et TOURCOING (villes de), 664.
ROUTES NATIONALES. — Tableaux de décomposition des dépenses d'entretien. — État de viabilité des chaussées (*circ.*), 557.
ROUXEL, 403.

S

SABATIER, 661.
SAINT-DENIS (ville de), 287.
SAINT-ETIENNE (ville de), 410.
SAINTE-GENEVIÈVE (commune de), 608.
SALEY, 265.
SANGUINET, 107.
SARRANTE, 430.
SATARARE et Cie d'assurances maritimes, 471.
SAINT-VALLIER (commune de), 282.
SAUZE, 44.
SCREPEL, 207.
SEJOURNE. 650.
SELLIER, 653.
SÉMUSSAC (commune de), 596.

SERAIL, 613.
SIMON, 25, 103.
SOCIÉTÉ anonyme dite Banque franco-hollandaise et autres, 519.
— anonyme belge, 405.
— belge des chemins de fer, 19.
— du canal de la Sambre à l'Oise, 681.
SOUSCRIPTIONS :
— (1) Souscription et promesse de subvention. — Commune. — Gare de chemin de fer. — Contrat. — Interprétation. — Intérêts. — Mandat. — (*Compagnie des chemins de fer du Nord-Est contre commune d'Arques.*) — Décidé, par interprétation de l'engagement contracté par une commune de livrer à une compagnie de chemins de fer les terrains nécessaires à l'établissement d'une gare, que la convention devait être entendue en ce sens que la commune ne devait fournir que les terrains nécessaires à la gare dans les conditions prévues à l'époque du contrat et non ceux qui pourrait être nécessaires ultérieurement par suite d'agrandissement. — Intérêts. — Mandat. — Décidé que la compagnie, en achetant directement les terrains que la commune s'était engagée à fournir pour l'établissement de la gare, ne devait pas être considérée comme mandataire de cette dernière : non-lieu à l'application de l'article 2001 (*C. d'Et.*), 137.
— (2) Souscriptions et offres de concours. — Retrait avant l'occupaion. — (*Sieurs Des Cars et Guédon contre commune de Montamisé.*) — Une offre de concours pour un travail public peut être soumise à une condition ou être retirée tant qu'elle n'a pas été régulièrement acceptée par le conseil municipal (*C. d'Et.*), 119.
SUBVENTIONS :
— (1) Subventions et offres de concours. — Inexécution. — Cause déterminante. — (*Héritiers Rogerie.*) — La demande en résolution d'un contrat de subvention en vue de la construction d'un chemin de fer, fondée sur l'inexécution d'une des clauses de ce contrat (dans l'espèce à raison de ce que le chemin de fer n'aurait pas été terminé à l'époque fixée) doit être rejetée si cette clause n'était pas essentielle et déterminante de l'obligation (*C. d'Et.*), 15.
— (2) Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — (*Sieur Gras.*) — Travaux de construction de forts. — Dommages reconnus par l'entrepreneur. — Expertise faite en 1880 pour des travaux exécutés en 1875 et 1876. — Retard en partie imputable au requérant. — Subvention établie par les experts à l'aide de documents tirés des archives du génie. — Régularité (*C. d'Et.*), 429.
SUPPRESSION du cadre auxiliaire des travaux de l'Etat (*circ.*), 298.
SYNDICAT du canal de Dalt et Prades, 363.
— des prairies d'Anse et de Limas, 586.

T

TAXE DE PAVAGE :
— Ville de Paris. — Premier pavage. (*Héritiers Portefin contre ville de Paris.*) — Une simple banquette en terre, avec bordure en grès, ne constitue pas un pavage ; en conséquence, elle n'est pas de nature à exonérer le riverain des frais de trottoirs établis au-devant de son immeuble et à être considérée comme premier pavage. Procédure. — Opposition à une décision rendue sans que les défenseurs aient produit de défenses en réponse à la communication qui leur avait été donnée du pourvoi : recevabilité (*C. d'Et.*), 428.
— *Voir*, 109, 151, 259, 586.
TIERCE-EXPERTISE, *Voir* 676.
TRAVAUX PUBLICS COMMUNAUX :
— (1) Retard dans l'exécution par la faute de l'administration. Indemnité. — Décompte. — Acceptation postérieure à la réclamation formée devant le conseil de préfecture. — Recevabilité. — Intérêts et intérêts des intérêts, article 1153 et 1154 Code civil (*Sieurs Diard Dupuy.*) — Le fait d'avoir signé sans réserve un décompte et d'avoir touché un mandat pour solde ne rend pas non recevable une demande d'indemnité pour retard antérieurement formée devant le conseil de préfecture. Le retard dans l'exécution des travaux, dû au refus par l'administration de délivrer un état des travaux restant à faire, étant en partie imputable à l'administration, celle-ci est tenue d'indemniser les entrepreneurs du préjudice que leur a causé ce retard (*C. d'Et.*), 268.

— (2) Moulin à vent. — Vice de construction (rupture du vilebrequin et des tuyaux.) — Non lieu à résiliation du marché, mais réparations mises à la charge des entrepreneurs. — Décompte. — Travaux supplémentaires non autorisés ou nécessités par la disposition vicieuse de l'appareil, laissés à la charge des entrepreneurs. — Travaux nécessités par des omissions du devis ou des modifications régulièrement autorisées en cours d'exécution mis à la charge de la commune. — (*Sieur Fafeur frères.*) (*C. d'Et.*), 270.
— (3) Pont. — Effondrement causé par l'affouillement des piles dû à une crue prolongée à l'exhaussement d'un chemin vicinal, et non par une exécution vicieuse des travaux. — Entrepreneur non responsable. — Frais d'expertise à la charge de la commune. — (*Sieur Rouxel.*) (*C. d'Et.*), 403.
TARASCON (ville de), 661.
TARTIER, 478.
TECK (Célestine), 480.
THAIRÉ (commune de), 433.
THEVENARD et consorts, 525.
THEZA, 420.
TOMBELLE (dame de la), 117.
TOURDONNET (de), 134.
TRIE, 122.
TROCHET et FARNAULT-DUMESNY, 530.
TRUTEY-MARANGE, 155.
TURRET, 517.

V

VOIRIE (GRANDE) :

I. ROUTES ET RUES.

— (1) Route nationale. — Traverse d'une ville. — Banne appliquée à une façade. — Hauteur prescrite par un arrêté préfectoral. — Caractère de la contravention. — Incompétence du conseil de préfecture. — (*Ministre des Travaux Publics contre dame Houdin et sieur Michallet.*) — Le fait d'avoir établi, sur la façade d'une maison, au long d'une route nationale dans la traverse d'une ville, une banne reposant sur des supports placés à une hauteur inférieure à celle qui était prescrite par un arrêté préfectoral portant règlement général sur les permissions de grande voirie, ne constitue pas une contravention dont la répression appartient au conseil de préfecture (*C. d'Et.*), 9.
— (2) Déversement de vidanges dans le caniveau d'une route : contravention. — Procès-verbaux (Foi due aux). — (*Sieur Lhomme.*) — Les procès-verbaux constatant les contraventions de grande voirie ne font pas foi jusqu'à preuve contraire à l'égard des faits dont le rédacteur n'a pas été personnellement témoin. Mais rien ne s'oppose à ce qu'ils soient admis, en ce qui concerne ces mêmes faits, à titre de simples renseignements dont l'appréciation appartient au juge (*C. d'Et.*), 23.
— (3) Routes. — Dégradations aux talus. — Exception de propriété. — (*Dame Bachelard.*) — Le fait, par un propriétaire riverain d'une route établie sur un terrain déclive, d'avoir fouillé le talus en déblai de cette route, et d'avoir formé un dépôt de de terre sur le talus en remblai opposé constitue une contravention de grande voirie. — Exception de propriété. — Si le contrevenant allègue qu'il est propriétaire des talus de la route au point où il a fait les travaux incriminés, il n'y a pas lieu de surseoir, et d'accorder un délai jusqu'à ce qu'il ait été statué sur la question de propriété. — Cette prétention ne fait pas obstacle à ce que le conseil de préfecture réprime la contravention, sauf au riverain, à faire connaître ses droits de propriété devant l'autorité judiciaire, et à obtenir, s'il y a lieu, une indemnité (*C. d'Et.*), 68.
— (4) Route nationale. — Dégradations causées par les eaux provenant d'un canal d'arrosage dont un syndicat a la surveillance. — Contravention mise avec raison à la charge du syndicat. — (*Syndicat du canal de Dall de Prades*) (*C. d'Et.*), 363.
— (5) Routes. — Dépôt des terres vaseuses. — Exception de propriété. — Ventes nationales. — Interprétation. — Compétence. — (*Sieur Guiblin.*) — Compétence. — Le conseil de préfecture est compétent pour apprécier le sens et définir la portée des actes de ventes nationales. — En conséquence, il n'y a pas lieu de renvoyer aux tribunaux civils l'examen préjudiciel des actes de cette nature. — Lorsqu'un riverain d'une

VOIRIE (GRANDE) (*suite*).

route nationale, poursuivi devant le conseil de préfecture, pour avoir déposé sur la route des vases provenant du bief de son moulin, justifie d'une servitude de dépôt conférée à son auteur par une vente nationale, ce dépôt ne constitue pas une contravention. — Frais. — Pas de condamnations aux dépens en cette matière (*C. d'Et.*), 364.

— (6) Routes départementales. — Déversement de vidanges sur une route. — Contravention. — (*Sieur Lhomme.*) — Procès-verbaux (Foi due aux). — Les procès-verbaux constatant les contraventions de grande voirie ne font pas foi jusqu'à preuve contraire des faits dont le rédacteur n'a pas été personnellement témoin. Mais ils peuvent être admis, à titre de simples renseignements. — Affirmation. — Enregistrement. — Aucune disposition de loi ne prescrit à peine de nullité que les procès-verbaux soient affirmés dans le délai de trois jours, et enregistrés (*C. d'Et.*), 601.

— (7) Contraventions. — Routes nationales. — Excavation le long de la voie. — Réparation du dommage. — Exécution des travaux. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Guérin.*) — Le conseil de préfecture, saisi d'une contravention de grande voirie commise par un particulier qui a pratiqué des excavations le long d'une route nationale, peut condamner le contrevenant à la réparation du préjudice causé et ordonner une expertise à l'effet de l'apprécier. — Mais il ne peut prescrire à l'administration l'exécution des travaux proposés par les experts pour la conservation du sol de la route (*C. d'Et.*), 38.

— (8) Labour des dépendances d'une route nationale. — Question de propriété. — Non-lieu à sursis. — (*Ministre des Trauaux Publics contre sieur Lanteyrès.*) — Le fait par un propriétaire riverain d'avoir par ses labours comblé le fossé d'une route nationale, constitue une contravention de grande voirie, encore bien que ce riverain prétendrait être le propriétaire du sol du fossé. — En conséquence, c'est à tort que le conseil de préfecture a sursis pour appliquer l'amende et prononcer la condamnation à la réparation du dommage jusqu'à ce qu'il ait été statué sur la question de propriété (*C. d'Et.*), 120.

— (9) Contravention. — Labourage des dépendances d'une route nationale. — Question de propriété. — Condamnation. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Lanteyrès.*) — Le fait par un propriétaire d'avoir par ses labours comblé le fossé d'une route nationale, constitue une contravention de grande voirie, encore bien que ce riverain prétendrait être propriétaire du sol du fossé. — — En conséquence, c'est à tort que l'arrêté attaqué s'est refusé à prononcer une condamnation (*C. d'Et.*), 216.

— (10) Rues de Paris. — Contravention. — Travaux intérieurs. — Amende. — Démolition. — (*Sieur Bourget.*) — Lorsque le propriétaire d'une maison sujette à reculement a fait exécuter, sans autorisation, sur la partie en saillie, certains travaux n'ayant pas le caractère confortatif, le conseil de préfecture doit se borner à condamner le propriétaire à l'amende sans ordonner la démolition des travaux. — Travaux non confortatifs. — Décidé que la juxtaposition, à un mur sujet à reculement, de deux dosserets destinés à supporter deux poutres qui s'appuient sur ce mur, ne constituent pas un travail confortatif (*C. dEt.*), 371.

— (11) Rues de Paris. — Retard dans la délivrance d'un alignement. — Alignement conforme à un projet non régulièrement approuvé. — Inexécution du projet. — Indemnité. — (*Sieur Harlingue contre ville de Paris.*) — Le retard apporté par l'administration dans la délivrance d'un alignement et d'une autorisation de construire, ne peut pas justifier de la part du propriétaire une demande d'indemnité dans l'espèce, mais par le motif que le requérant, informé de l'existence d'un projet de prolongement d'une rue devant atteindre son immeuble, avait modifié ses dispositions et produit d'autres plans, qui avaient obligé l'administration à faire de nouvelles études : d'où il suit que le retard n'était pas imputable à celle-ci. — Le fait par une ville d'avoir prescrit un alignement sur une rue encore à l'état de projet et

dont l'ouverture n'a pas été déclarée d'utilité publique, peut dans le cas où ce projet n'est pas suivi d'exécution, ouvrir un droit à indemnité au profit du propriétaire qui s'est exactement conformé audit alignement et a construit une maison en façade avec portes et boutiques. — Mais dans l'évaluation de l'indemnité, il doit être tenu compte de cette circonstance que le propriétaire, au moment de la délivrance de l'alignement, n'a pu ignorer que l'ouverture de la rue n'était qu'à l'état de projet, et qu'en construisant immédiatement à à cet alignement, il s'exposait à voir son immeuble improductif pendant un temps plus ou moins long (*C. d'Et.*), 130.

— (12) Rue de Paris. — Refus de plans. — Recours. — (*Sieurs Ducos et Levoisvenel.*) — Les arrêtés préfectoraux rendus par application de l'article 4 du décret du 26 mars 1852 en matières d'autorisations de construire ne sont pas susceptibles de recours contentieux. — Ils ne sont susceptibles que du recours pour excès de pouvoirs. — L'arrêté par lequel le préfet refuse l'autorisation de construire par le motif que les plans à lui soumis ne présentent pas de garanties suffisantes au point de vue de la sûreté et de la salubrité publique, n'est pas entaché d'excès de pouvoirs (*C. d'Et.*), 651.

— (13) Rues de Paris. — Maison sujette à reculement. — Renformis de de platras ; emploi de briques : caractère confortatif. — Démolition ordonnée. — Amende. — Propriétaire et entrepreneur. — (*Sieurs Bossuat, Loiraud et Perrot.*) — Lorsque le propriétaire d'un immeuble retranchable a été autorisé à faire à la façade dudit immeuble un ravalement entier, et à exécuter divers travaux « sans relancis ni renformis », il commet une contravention en faisant un renformis d'environ 0m,10, d'épaisseur et en revêtant de briques des poteaux en bois destinés à supporter les planchers des étages supérieurs. — Ces travaux ont un caractère confortatif et dès lors leur démolition doit être ordonnée (*C. d'Et.*), 689.

—

II. Ports, Rivières, Canaux.

— (1) Voirie maritime. — Navire échoué. — Port de Saint-Nazaire. — Procès-verbal. — Frais d'enlèvement. — (*Sieur Guignard.*) — Le fait, de la part du propriétaire d'un navire coulé à fond dans le chenal d'accès d'un port et formant obstacle à la navigation, de n'avoir pas obtempéré à la mise en demeure du capitaine du port de retirer l'épave de l'endroit où elle était coulée, constitue une contravention aux lois et règlements sur la police de la grande voirie. — Condamnation au remboursement des frais d'enlèvement de l'épave et des procès-verbaux. — Rejet d'une objection tirée de ce que le capitaine du port n'aurait pas fait à l'autorité maritime la déclaration prescrite par l'article 14 du décret du 27 janvier 1876 avant de procéder à l'enlèvement de l'épave : dans l'espèce, l'autorité maritime avait averti elle-même l'administration des Ponts et Chaussées que l'épave formait obstacle à la navigation (*C. d'Et.*), 71.

— (2) Ports. — Construction sans autorisation d'une tente et stationnement d'une charette sur un port. — Contravention. — Absence de pénalité. — Compétence du conseil de préfecture pour statuer sur le procès-verbal et ordonner l'enlèvement de la construction. — (*Ministre des Travaux Publics contre dame Séjourné*) (*C. d'Et.*), 650.

— (5) Rivières. — Contravention. — Abatage d'arbres et dépôt de bois le long d'un fleuve. — Vérification préalable. — Prescription. — (*Sieurs Clavé et Verdier.*) — L'abatage d'arbres plantés sur un terrain compris dans le lit d'une rivière comme étant recouvert par les plus hautes eaux de cette rivière coulant à pleins bords et avant tout débordement, constitue une contravention de grande voirie. — (*Clavé*, 1re *esp.*). — Il en est de même d'un dépôt de bois sur ce même terrain. — (*Verdier*, 2e *esp.*). — Mais le contrevenant soutenant que les arbres croissaient sur des alluvions dont la formation était définitive, et qu'ils faisaient partie de sa propriété (1re *esp.*), que le bois avait été déposé en dehors du lit du fleuve

VOIRIE (GRANDE) (*suite*).

(2e *esp.*), et l'état de l'instruction ne permettant pas de statuer, il y a lieu de faire procéder par l'Inspecteur général des Ponts et Chaussées à une vérification complémentaire (1re et 2e *esp.*). — Prescription. — La prescription établie par l'article 640 du Code d'instruction criminelle ne doit pas être appliquée au profit du contrevenant lorsqu'il s'est écoulé plus d'une année entre l'acte d'appel et l'arrêt du conseil d'Etat statuant sur cet appel (*Clavé*, 1re *esp.*), (*C. d'Et.*)., 39.

— (4) Entrepreneur de travaux publics. — Quais. — Matériel et matériaux laissés sur les chantiers après la résiliation du marché. — (*Sieur Varangot.*) — L'entrepreneur qui, après la résiliation de son entreprise, laisse son matériel sur les berges et quais de la Seine où l'administration l'avait autorisé à établir son chantier, commet une contravention de voirie. — Il commet une seconde contravention de voirie en refusant d'enlever les matériaux rebutés par l'administration et déposés sur le même chantier. — Il doit être condamné aux frais de l'enlèvement auquel il a été procédé en exécution de l'article 3 de la loi du 29 floréal an X par les ingénieurs des Ponts et Chaussées. — Frais. — pas de condamnation aux dépens en matière de contravention de grande voirie (*C. d'Et.*), 367.

— (5) Rivière navigable. — Bras secondaire, non navigable, servant à l'écoulement des crues. — Ancienne navigabilité. — Délimitation par le préfet. Pas d'excès de pouvoirs. — (*Sieurs Boy, Laborde et autres.*) — Il appartient à l'administration de déclarer qu'un cours d'eau est une dépendance d'une rivière navigable. — Le bras secondaire d'une rivière navigable, tant qu'il n'a pas été déclassé, continue à faire partie de la grande voirie, bien que la navigation y soit devenue impossible. — Lorsqu'il est établi qu'un bras secondaire sert à l'écoulement des eaux d'une rivière navigable en temps de crue, le préfet peut, sans excès de pouvoirs en faire la délimitation, alors même que ce bras ne serait pas lui-même navigable (*C. d'Et.*), 669.

— (6) Contravention. — Canal du Midi. — Détérioration. — Lavage de linge. — Amende. — Prescription. — Pourvoi dans l'intérêt de la loi. — (*Compagnie du canal du Midi contre le sieur Leloup et la dame Bourillon.*) — Le lavage du linge dans le canal du Midi, en dehors des lavoirs établis à cet effet, constitue une contravention de voirie. — Amende. — Contravention antérieure de plus d'un an à l'appel de la partie publique : prescription acquise. — Droit pour le Ministre de former dès lors un pourvoi dans l'intérêt de la loi. — Une réparation civile ne peut être accordée à un concessionnaire qui ne justifie pas de l'existence d'une dégradation. — Le conseil de préfecture ne peut pas abaisser le taux de l'amende, en matière de contravention, au-dessus du minimum de 16 fr. fixé par la loi du 23 mars 1842 (*C. d'Et.*), 127.

— (7) Canaux. — Faucardement. — Herbes abandonnées au fil de l'eau. — Siphon. — Obstruction possible. — Contravention. — (*Sieur Evotte.*) — Le fait par un usinier d'avoir encombré un siphon établi sous un canal de navigation en abandonnant au cours de l'eau des herbes faucardées le long de la rivière sur laquelle il s'embranche, constitue une contravention à l'article 11 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777, lorsqu'il est de nature à faire refluer les eaux et à causer au canal des détériorations (*C. d'Et.*), 277.

— (8) Canaux d'irrigation. — Détérioration. — Procès-verbal n'établissant pas que les requérants sont les auteurs de ladite contravention. — Relaxe. — (*Sieurs Bougeard, Vernier et autres*) (*C. d'Et.*), 592.

III. — CHEMINS DE FER.

— (1) Chemins de fer. — Concession. — Cession. — Autorisation. — Restitution. — (*Société anonyme dite Banque franco-hollandaise et autres.*) — La transmission à des tiers, sans l'autorisation préalable du Gouvernement, d'une concession de chemin de fer est entaché d'une nullité radicale. Il rentre dans le domaine souverain du juge de fait de décider si une vente de concession n'a pas été dissi-

mulée sous les apparence d'une vente d'actions, déclarée fictive. Si le fait est reconnu, les juges doivent ordonner la restitution des sommes indûment payées en vertu de la convention annulée (*C. de Cass.*), 519.
— (2) Chemin de fer. — Destruction d'un fossé. — Prescription. — (*Sieur Bosse.*) — Le fait, par un riverain d'une voie ferrée, d'avoir détruit un fossé servant à l'écoulement des eaux, et de s'être approprié le terrain dans lequel était creusé ce fossé, constitue une contravention de grande voirie. Prescription. Article 640. Code d'instruction criminelle. — Prescription non admise : il n'est pas suffisamment justifié que la contravention reprochée soit antérieure de plus d'une année à l'arrêté attaqué (*C. d'Et.*), 67.
— (3) Chemins de fer. — Dépôt sur la voie ferrée. — Contravention. — Propriétaire et entrepreneur de transport. — Responsabilité. — (*Sieur Lagache.*) — Le fait, par un industriel d'avoir effectué sur une voie ferrée un dépôt de cendres pyrites, constitue une contravention de grande voirie. Alors même que les cendres déposées ne seraient plus la propriété de l'industriel, celui-ci est responsable de la contravention, si le transport a eu lieu d'après ses ordres au moyen de ses ouvriers et de ses voitures (*C. d'Et.*), 69.
— (4) Chemins de fer. — Bureaux de ville. — Arrêté du Ministre des Travaux Publics. — Factage et camionage. — Excès de pouvoirs. — Recevabilité. Recours direct et parallèle. — (*Sieur Galbrun et autres.*) — Excès de pouvoirs. Recevabilité. — Les camionneurs d'une ville ne sont pas recevables à déférer au Conseil d'Etat, pour excès de pouvoirs, l'arrêté par lequel le Ministre des Travaux Publics a autorisé les compagnies de chemins de fer à donner accès dans les gares de départ, deux heures après la fermeture réglementaire, aux marchandises reçues dans les bureaux de ville de ces compagnies. Un tel arrêté a été pris par le Ministre dans l'exercice de ses attributions légales. — (Voyez article 53 du cahier des charges type). Mais il ne fait pas obstacle à ce que les requérants actionnent les compagnies devant l'autorité judiciaire, s'il s'y croient fondés, pour atteinte à la liberté de l'industrie des transports (*C. d'Et.*), 588.
— (5) Chemin de fer. — Ebranlement causé à un immeuble voisin (15 mètres) d'un tunnel par le passage des trains. — Indemnité due. — Appréciation en tenant compte du vice de construction de la maison. — (*Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre consorts Vigier.*) (*C. d'Et.*), 446.
— (6) Chemin de fer d'intérêt local. — Département. — Simple halte devenue gare frontière. — Traité de Francfort. — Indemnité. — (*Société anonyme belge des chemins de fer contre le département de Meurthe-et-Moselle et le sieur Noblot.*) — Le dommage qui résulte pour un particulier de la signature d'un traité diplomatique (dans l'espèce, traité de Francfort), ne peut pas servir de base à une demande d'indemnité contre l'Etat par la voie contentieuse. Une ligne de chemin de fer a été concédée à titre d'intérêt local à un département, qui l'a rétrocédée à une compagnie : par suite de la rectification de la frontière, la compagnie a construit de sa seule initiative une gare douanière, dans une localité où une simple halte avait été prévue : dans ces conditions, elle n'est pas fondée à réclamer de ce chef une indemnité au département (*C. d'Et.*), 405.
VALETTE, 48.
VALLERY-MICHEL, 64.
VARANGOT, 566.
VARIGARD et MORTIER, 368.
VASSEUR et autres, 469.
VASSEUR, PAUL et autres, 687.
VERDIER et CLAVÉ, 59.
VERNIER, BOUGEARD et autres, 592.
VÉSINET (commune du), 369.
VIARD et MILAN, 474.
VIGIER (consorts), 446.
VILLEDIEU, 404.

Z

ZIEM (veuve), 203.
ZÔNE frontière et les travaux mixtes. — Décret portant rectification de l'état descriptif n° 2 annexé au décret du 8 septembre 1878, 244.

FIN DES TABLES DES LOIS, DÉCRETS, ETC.

L'Éditeur-Gérant : DUNOD.

PARIS. TYPOGRAPHIE J. LECLERC
14, RUE DELAMBRE, 14